



9. AKTUALIZACE

ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

**DOKUMENTACE PRO
VYDÁNÍ**

**(ODŮVODNĚNÍ – PŘÍLOHA Č. 5
VYHODNOCENÍ NÁMITEK A PŘIPOMÍNEK K
NÁVRHU 9. AKTUALIZACE ZÚR
STŘEDOČESKÉHO KRAJE)**



Institut regionálních informací, s.r.o.

Chládkova 2

616 00 Brno

Srpen 2024

Příloha č. 1 – návrh rozhodnutí o námitkách – část A

Seznam zkratk

HMP...Hlavní město Praha

CHKO...Chráněná krajinná oblast

CHOPAV... Chráněná oblast přirozené akumulace vod

KÚSK...Krajský úřad Středočeského kraje

MD...Ministerstvo dopravy ČR

MMR...Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

MŽP...Ministerstvo životního prostředí ČR

PUPFL... Pozemek určený k plnění funkcí lesa

PÚR ČR...Politika územního rozvoje ČR

SK...Středočeský kraj

SZ...Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve spojení s § 334a zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

TEN-T...Trans-European Transport Network

ÚP...Územní plánování

VVURÚ...Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

ZÚR SK...Zásady územního rozvoje

ZÚR SK...Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11

AZÚR SK...Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

9. AZÚR SK...Návrh 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ZPF...Zemědělský půdní fond

ŽD...Záměr železniční dopravy

Společná předmluva návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

[0] Předmětný koridor je podle 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 součástí globální transevropské dopravní sítě. Dle článku 9, odst. 2 „členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení této kapitoly do 31. prosince 2050“. Zákon, který zpracovává výše uvedený předpis Evropské unie na celostátní úrovni je Zákona č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. Tento zákon ve vztahu k ÚP zejména upravuje postupy při přípravě a povolování

staveb dopravní infrastruktury, kdy se v případě územně plánovací dokumentace jedná o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury, která je speciální legislativní úpravou, tedy SZ (§ 2 odst. 1 písm. k) koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy

[1] Zadáním Aktualizace č. 4 PÚR ČR byla Zpráva o uplatňování Aktualizace č. 1 PÚR ČR, jejímž návrhem bylo prověření doplnění požadavků vymezit návrhové koridory pro vybrané úseky, mimo jiné úsek Praha Běchovice-Poříčany (Zpráva o uplatňování Aktualizace č. 1 PÚR ČR; kapitola d. 5., bod 6)

[2] Aktualizace č. 4 PÚR ČR byla stanoviskem MŽP podmíněna zpracováním vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 4 PÚR ČR, jehož součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí a posouzení vlivů na soustavu NATURA 2000

[3] Ve vztahu k předmětnému koridoru ŽD4 byly v rámci VVURÚ stanovené následující opatření pro minimalizaci identifikovaných mírných negativních vlivů (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 4 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEM; kapitola 8):

- a) realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti
- b) vyhnout se zásahům do CHKO Žďárské vrchy, omezit fragmentaci krajiny a zásahy do přírodně hodnotných lokalit preferencí tunelových variant nebo využitím estakád, zpracovat pro daný koridor migrační studii s návrhem zmírňujících opatření
- c) vyhnout se zásahům do CHOPAV Žďárské vrchy, v případě střetu respektovat ochranné podmínky CHOPAV
- d) minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF

[4] Veškerá navržená opatření byla Aktualizací č. 4 PÚR ČR reflektována, níže uvedeným způsobem, který byl VVURÚ vyhodnocen jako dostatečné zohlednění (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 4 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEM; kapitola 11):

- a) Opatření uvedené ve článku [3] bodu a) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 23, 24 a 24a
- b) Opatření uvedené ve článku [3] bodu b) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 20, 20a a 23 a u Kritérií v čl. 79
- c) Opatření uvedené ve článku [3] bodu c) - reflektováno v rámci republikové priority ÚP v čl. 20
- d) Opatření uvedené ve článku [3] bodu d) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 19 a 20

[5] Reflektování výše uvedených republikových priorit v rámci 9. AZÚR SK je jasným důkazem o zohlednění požadavků pro snížení negativních vlivů (Textová část Odůvodnění 9. AZÚR SK; kapitola 1.1. VYHODNOCENÍ SOULADU 9. AKTUALIZACE ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE)

[6] Důvodem vymezení koridoru ŽD4 (RS1 v úseku Praha – Brno) v rámci 4. aktualizace PÚR ČR je jeho potřeba pro propojení největších Evropských měst ČR páteřní vysokorychlostní železniční dopravou, která bude součástí soustavy TEN-T (PÚR; 83 d)

[7] Úkolem Ministerstev a jiných ústředních správních úřadů (MD ve spolupráci s MŽP, HMP a se SK, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem) v této souvislosti je příprava podkladů pro vymezení předmětného koridoru (PÚR ČR; 83 d)

[8] Podklady, které jsou v kompetenci MD, musí být dostatečně prověřené podle požadavků na projektové záměry resortu dopravy, přičemž všechny záměry dopravních staveb musí být technicky a ekonomicky obhájené s jasným cílem a vazbami na Dopravní politiku státu a ostatní strategické dokumenty (Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti k materiálu „Návrh Zprávy o uplatňování PÚR ČR, po aktualizaci č. 4; připomínka poř. č. 8)

[9] Úkolem pro jednotlivé kraje ve spolupráci s MD (HMP, SK, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj) je v této souvislosti na základě vybraných variant MD vymezit předmětný koridor (PÚR ČR; článek 83 d). Výsledný návrh obsažený v 9. AZÚR SK je řešen invariantně. Prověřování alternativních řešení proběhlo již v předstupni ze strany MD spolu se SŽ, a. s., kteří předali podklady k jimi vybrané variantě, která má být podrobena prověření v rámci pořizovacího procesu. S ohledem na celorepublikový význam záměru, který vyplývá z PÚR ČR i širším mezikrajským dopravním souvislostem, které výše uvedené subjekty mají v kompetenci monitorovat a spravovat, není na místě hledat další alternativy řešení ze strany Středočeského kraje, jenž by nebyly těmito iniciátory požadovány a nemohly by ani pojmout dopravní aspekty mezikrajského významu, které jim nepřísluší posuzovat

[10] PÚR ČR je závazná pro pořízení a vydání zásad územního rozvoje. Krajský úřad je navíc dále povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem, přičemž do té doby nelze rozhodovat a postupovat podle částí zásad územního rozvoje, které jsou v rozporu se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem. (§ 31 odst. 4 a § 41 odst. 5 SZ). Proto Středočeský kraj plní svou zákonnou povinnost a v rámci této 9. AZÚR SK prověřuje Ministerstvem dopravy vybrané invariantní řešení koridoru v PÚR ČR označené jako ŽD4)

[10a] Dle § 39 odst. 3 SZ se k připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje, nepřihlíží. V tomto kontextu je vypořádána argumentace ohledně potřeby samotného vymezení koridoru

[11] Územně plánovací dokumentace na úrovni kraje není příslušná řešit podrobnost odpovídající měřítku územních, či regulačních plánů, a to včetně jevů v tomto měřítku zobrazitelných. (§ 36 odst. 3 SZ). Jedním ze základních principů územního plánování je postupné nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a stanovení jejího nadmístního významu v zásadách

územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, po stanovení detailních podmínek umístění, prostorového uspořádání, detailní ochranu veřejných zájmů (např. protihlukové ochrany, ochrany ovzduší atd.) v územním rozhodnutí nebo v regulačním plánu nahrazujícím územní rozhodnutí. Pokud by v navazující a podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v navazujícím rozhodování nebylo nalezeno řešení v souladu s právními předpisy a s podmínkami obecnější (nadřazené) územně plánovací dokumentace, musí být v této nadřazené dokumentaci hledáno nové řešení. Tento princip návaznosti jednotlivých nástrojů územního plánování je důvodem, proč nelze v zásadách územního rozvoje řešit to, k čemu je určena příslušná podrobnější územně plánovací dokumentace nebo správní rozhodování (princip subsidiarity)

[12] Předmětem pořizovacího procesu jsou vymezované plochy a koridory, a nikoliv konkrétní technické řešení staveb, či opatření (např. požadavky ke konkrétní stavbě dráhy, terminálům, zastávkám, parkovištím) z čehož je patrné, že předmětem tohoto procesu nemohou být ani jejich vlivy a dopady, ani jevy ovlivnitelné těmito faktory. Požadavky na uvedení konkrétních opatření k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí jsou v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. Mnohá napadaná témata, která jsou požadována prověřit, jsou ovlivnitelná konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. Měřítko ZÚR SK je 1:100 000 a s ohledem na § 36 odst. 3 SZ nemůžou navrhovat detailnější řešení. (§ 36 odst. 3 SZ + vyhodnocení 9. AZÚR SK)

[13] Prostřednictvím ZÚR SK nedochází ani k přímé regulaci konkrétních pozemků, ke kterému by mohlo případně docházet až v tom případě, že by konkrétní pozemky byly určitou aktivitou na regulovaných pozemcích významně dotčeny

[14] Pro 9. AZÚR SK bylo provedeno hodnocení vlivů návrhu dle přílohy stavebního zákona (VVURÚ včetně SEA). V rámci SEA bylo provedeno strategické hodnocení záměrů vymezených v 9. AZÚR SK z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, tedy mimo jiné i z hlediska hluku a z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz. Předmětem strategického hodnocení v úrovni ZÚR SK není hluková studie. Hlukové zatížení bude posouzeno až u konkrétního záměru v navazujících řízeních na základě známého technického řešení, předpokládaného rozsahu provozu a dalších podrobností. Vlivy na krajinu byly provedeny v úrovni strategického územně plánovacího dokumentu a podrobnosti měřítko 1:100 000. Podrobné hodnocení bude zpracováno v navazujících řízeních až bude známo technické řešení i rozsah zemních prací

[15] Smyslem VVURÚ je prověřit, zda není a priori vyloučeno, aby daný záměr byl do území umístěn. Konkrétní prověření a hodnocení je již úkolem a předmětem územního řízení, projektové dokumentace a posouzení stavby v procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Připomínky požadující zpracování hlukové studie ve spojení se zatížením sídel a hodnocení krajinného rázu nelze z těchto důvodů akceptovat

[16] Dokumentace obsahuje část VVURÚ a spolu s dotčenými orgány, které s dokumentem souhlasily, není důvodné tvrzení, že by vymezením koridorů došlo automaticky k významně negativnímu ovlivnění životního prostředí. Podatelé toto negativní ovlivnění namítají obecně, aniž by předkládali jakékoliv konkrétní důkazy, které by relevantně oponovaly dokumentaci zpracované autorizovanou osobou, jenž garantuje kvalitu odevzdaného díla

1) Samostatné vypořádání námitek podatelů k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
17.	054543/2022/KUSK	Chrástřany	2.5.2022	ANO
<p>TEXT PODÁNÍ: Dne 28. 3. 2022 bylo do datové schránky Obci Chrástřany doručeno Oznámení o veřejném projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany - Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT - Nymburk, včetně staveb souvisejících.</p> <p>Po seznámení se s kompletním návrhem 9. AZÚR SK včetně VVURÚ vystavenému v elektronické podobě na internetových stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje a jejím projednání zastupitelstvem obce, podává obec Chrástřany jako dotčená obec proti tomuto návrhu níže uvedené námítky.</p> <p>V důsledku realizace plánované stavby VRT a Jejím provozem v katastrálních územích Chrástřany u Českého Brodu (dále jen Chrástřany) a Chotouň dojde k:</p> <ul style="list-style-type: none">a) poškození a přerušování silnice mezi obcí Chrástřany a její částí Chotouň, u které se podařilo prosadit její opravu v roce 2021 po dlouhých 38 letech,b) ohrožení vodních poměrů v krajině, zjm. prameniště podzemní vody v lokalitě Trativody,a) nevratnému zničení „Čertovy brázdy“, která měla spojit působit sv. Prokopa, Sázavu v okrese Benešov, s jeho 21 km vzdáleným rodištěm v Chotouni - jejíž historický význam je mimo jiné uveden na: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ce1iova br%C3%Alzda,b) plošnému narušení významného archeologického naleziště nacházejícího se v k.u. Chrástřany - bližší informace na: https://obec-clu-astany.cz,c) záboru či výkupu a následnému zastavění značné výměry zemědělské půdy nejvyšší bonity, při předpokládané šířce VRT 35 - 40 m,d) téměř nepřetržitě zvýšené hlučnosti (očekává se 75 dB), když v koridoru D216 je dle podkladů SŽDC prognózováno až 50 tisíc přepravených cestujících a 130 nákladních vlaků denně a mělo by se jednat o 288 průjezdů v denní dobu a 36 v noční dobu (dle dostupných informací nelze u VRT docílit efektivní protihlukové ochrany), přičemž podle vyhodnocení vlivů 9. aktualizace VVURÚ dojde v obci Chrástřany k nadlimitnímu zasažení objektů v počtu vyšších desítek objektů a bez odpovídajících opatření je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob) a to u koridoru D216 až do vzdálenosti 650 m trati,				

- e) téměř nepřetržitým vibracím - (strukturálnímu hluku) - které se podle dostupných informací v okolí VRT šíří pod zemí a domy se pak chovají jako reproduktory,
- f) k trvalému zamezení prostupnosti území pro obyvatele spočívající ve ztíženém přístupu vlastníků pozemků jakož i místních zemědělců k pozemkům nacházejícím se po obou stranách uvažované VRT, když nejsou vytvořeny k tomu potřebné účelové komunikace podle

§ 7 zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a to jak neveřejné či veřejné pozemní komunikace, ale i při cestách za prací, za nákupy nebo za rekreací nebo na návštěvy, kdy budou muset obyvatelé a zemědělství podnikatelé v dotčených územích dělat dlouhé objíždky, a vytváření nových nezbytných účelových komunikací bude vedle finanční náročnosti vyžadovat další nezbytné úbytky zemědělské půdy,

ch) k trvalému zamezení prostupnosti území i pro zvěř, která se na dotčené území po létech vrátila,

a dále pak

- g) stavba VRT nepřinese našim občanům, žádný užitek, naopak ji ani nevyužijí, protože by museli zdlouhavě dojíždět na terminál do Prahy nebo do Jihlavy (nebude-li vybudován jiný terminál v bližší vzdálenosti) a jestli by někteří z našich obyvatel chtěli využívat VRT k častému (např. k pracovnímu) cestování, tak by se asi museli přestěhovat blíže k některému z terminálů VRT,
- h) má stavbou VRT dojít k zásahu do nevýhradních ložisek nerostných surovin - písky, štěrkopísky v k.ú. Chrášťany a Chotouň a (v 9. aktualizaci zásad uvažované) možností jejich využití v rámci výstavby, čímž by došlo k další hlukové a prachové zátěži obyvatel obce a devastaci krajiny,
- k) má dle dostupných informací provozem VRT dojít k zvýšené prašnosti kdy - tlaková vlna vlaku jedoucího rychlostí až 320 km/hod bude prohlubovat již existující větrnou erozi,

1) stavba VRT podstatně sníží hodnotu nemovitostí v citovaných katastrálních územích,

- a) stavba VRT zcela zbytečně zničí značnou část české krajiny změní k horšímu život značné části obyvatel ČR žijících v obcích dotčených výstavbou a provozem VRT, při nejlepším na dlouhou dobu a při nejhorším napořád zkomplikuje cestování mezi obcemi v rámci okresů, ale v zásadě i v republikovém měřítku.

Závěr

Vzhledem k výše uvedenému:

- žádáme o zpracování komplexní akustické studie hluku a vibrací z provozu VRT včetně vyhodnocení zdravotních rizik a dopadů na naše obyvatele, o její předložení k seznámení se s jejím obsahem a možnosti vyjádření se k němu předtím, než dojde k další fázi probíhajícího řízení o výstavbě VRT,
- žádáme o vyjádření, jak bude řešena, resp. zajištěna ve výše uvedených katastrálních územích prostupnost krajiny v době výstavby VRT,

- vyjadřujeme nesouhlas s případnou možností využití nevýhradních ložisek nerostných surovin - písky, štěrkopísky v k.ú. Chrášťany a Chotouň v rámci výstavby,
- žádáme o podání informace o možnostech poskytnutí finanční kompenzace (opakované) a sdělení její navrhované výše v případě, uskutečněné realizace stavby a provozu VRT dojde-li k:
 - úbytku vody v prameništi Trativody,
 - nadlimitnímu hluku a vibracím i přes provedení protihlukových opatření navržených v 9. aktualizaci VVURÚ.

Současně nad rámec našich námitek k 9. aktualizaci VVURÚ si dovoluujeme vyslovit i náš názor jako daňových poplatníků k předpokládané výši nákladů na výstavbu VRT, která se nám jeví příliš vysoká Vycházíme z aktuálních informací uvedených na <https://www.v1iaci.cz/2022/03/22/vrtaci-v-senatu-pcr/> týkajících se přípravy a financování vysokorychlostní trati, ze kterého vyjímáme:

„Dne 9. 3. 2022 se na pozvání senátorky Zákové - předsedkyně podvýboru pro energii a dopravu uskutečnilo jednání v Senátu PČR. Setkání se zúčastnili 4 senátoři - Správa železnic, Ministerstvo dopravy, náměstkyně Ministerstva životního prostředí, radní pro dopravu Krajského úřadu pro Středočeský kraj; za Memorandum obcí pak

Na tomto jednání a to ani za přítomnosti výše uvedených účastníků nebyly vyvráceny pochybnosti o smysluplnosti a ekonomičnosti plánované stavby za 818 miliard korun, což je mnohem víc, než bylo uváděno v předchozí době. Ovšem bez znalosti konkrétních pozemků a jejich ceny (to bude známo až po územním řízení) se jedná pouze o odhad. V souvislosti s tím jsme se rovněž seznámili s odpovědí Ministerstva dopravy na otázky k přípravě VRT, jejíž obsah už není podle našeho názoru aktuální. Přesto se v ní připouští, že obecně nelze vyloučit, že v budoucnu může být realizace stavby ohrožena ekonomickou situací.

Nyní, vzhledem k probíhající válce na Ukrajině a očekávaným citelným dopadům (ropa, plyn, el. energie, migranti, stoupající inflace, atd.) na státní rozpočet není vůbec možné dohlédnout na to, v jaké ekonomické situaci se bude naše republika nacházet, a zda vůbec bude možné výstavbu VRT realizovat, což bychom považovali za hazard.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad 1) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]; podatelem požadované položky souvisí s konkrétním technickým řešením stavby nebo s vlivy s nimi souvisejícími, jenž nejsou předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK

Ad 2) Vychází zejména z předmluvy bodu [12, 13]; jelikož výstavba VRT není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK, tak řešení této záležitosti včetně řešení prostupnosti krajiny na úrovni jednotlivých katastrálních územích pořizovateli nepřísluší

Ad 3) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]; jelikož výstavba VRT není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK, tak taktéž řešení otázky týkající se využití nevýhradních ložisek nerostných surovin pořizovateli nepřísluší

Ad 4) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]; podatelem požadované položky souvisí s konkrétním technickým řešením stavby nebo s vlivy s nimi souvisejícími, jenž nejsou předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK

ČÍSLO VE SPISU: 32.	Č. J.: 059634/2022/KUSK	PODATEL: Obec Onomyšl	DATUM: 12.5.2022	V TERMÍNU: ANO
<p>TEXT PODÁNÍ:</p> <p>Obec Onomyšl IČO: 00236306 se sídlem Onomyšl 52, 285 04, zastoupená starostkou obce jako obec dotčená návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a vyhodnocení vlivů této 9. aktualizace na udržitelný rozvoj území, jehož veřejné projednání proběhlo 11.5.2022 tímto uplatňuje tímto námitky podle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>1. Vymezení území dotčeného námitkou Správní území obce Onomyšl, které je tvořeno katastrálními územími Křečovice u Onomyšle, Miletín u Onomyšle, Onomyšl a Rozkoš u Onomyšle.</p> <p>2. Námitky proti výsledku přezkoumání dle § 40 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb.</p> <p>1.1.1. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje (18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.</p> <p>9.aktualizace ZUR SK nesplňuje posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi. Plánovaný koridor VRT propojuje pouze velká města a nepřispívá k posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi. Naopak občanům venkovských oblastí jsou rušeny regionální železniční tratě a upřednostňuje se výstavba VRT propojující pouze velká města.</p> <p>(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.</p> <p>9. aktualizace ZUR SK nesplňuje ochranu půdního fondu, koridor VRT je umístěn do nejurodnější zemědělské půdy dosud nedotčené liniovou stavbou. Největší část koridoru VRT ve Středočeském kraji zabere zemědělskou půdu bonity 1. a 2., která slouží k produkci potravin.</p> <p>(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.</p> <p>9. aktualizace ZUR SK nesplňuje zajištění přístupnosti a propustnosti krajiny. Propustnost krajiny s ohledem na nutné oplocení drážního tělesa bude velmi omezena pro volně žijící živočichy i člověka.</p> <p>(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívák, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní</p>				

železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

9. aktualizace ZUR SK nesplňuje požadavek při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat propustnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny, jeli to z těchto hledisek účelné umísťovat tato zařízení souběžně. Vymezené koridory pro výstavbu VRT jsou nelogicky vedeny mimo stávající liniové stavby. Propustnost krajiny vymezením koridoru VRT mezi dvě liniové stavby dálnice D1 a D11 přímo uprostřed bude pro volně žijící živočichy a člověka značně omezena, ne-li přímo znemožněna.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastrukturu těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

9. aktualizace ZUR SK nesplňuje vytváření podmínek pro zkvalitnění dopravní obslužnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastrukturu těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami ani propojení městských oblastí s venkovskými. Navrhovaný koridor VRT nezlepší podmínky pro rozvoj obcí ve venkovských oblastech, naopak rozvoj obcí ve venkovských oblastech se enormně zhorší. Dojde k migraci obyvatel z venkovských oblastí v okolí plánovaného koridoru VRT z důvodu zhoršení kvality života, hlukem způsobeným provozem VRT. Spojení městských oblastí s venkovskými plánovaná výstavba VRT nesplňuje, železniční koridor bude propojovat pouze velká města. Pro venkovské oblasti středočeského kraje plánovaný koridor VRT nebude přínosem.

3. Odůvodnění námitek

V souladu s ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona Zastupitelstvo obce Onomyšl rozhodlo na zasedání dne 9.5.2022 usnesením č. 24/3/2022 o podání námitek k návrhu 9. aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje z důvodu snížení kvality života v obci Onomyšl. Plánovanou výstavbou železničního koridoru VRT v okolí našich obcí budou občané obtěžováni nadměrným hlukem a zvýšenou prašností v době výstavby. Dojde ke snížení cen nemovitostí a stavebních pozemků. Vymezené koridory pro výstavbu VRT jsou nelogicky vedeny mimo stávající liniové stavby. Propustnost krajiny vymezením koridoru VRT mezi dvě liniové stavby, dálnice D1 a D11 přímo uprostřed bude pro volně žijící živočichy a člověka značně omezena, ne-li přímo znemožněna. Plánovaná výstavba VRT pro venkovské oblasti Středočeského kraje není přínosem.

4. Návrh vypořádání námitek:

Obec Onomyšl požaduje zohlednění podaných námitek ve vyhodnocení návrhu 9. aktualizace zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území Středočeského kraje.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ: Vychází zejména z předmluvy bodu [4] a [5] Soulad s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území byl prověřen ve vyhodnocení vlivů 9. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území s tímto výsledkem:

„Soulad 9. aktualizace Zásad územního rozvoje je v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona s platnou Politikou územního rozvoje ČR. V kapitole E. Vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění priorit

územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v Politice územního rozvoje ČR byl vyhodnocován přínos a míra naplnění zásad, uvedených v 9A ZÚR SK ve vztahu k republikovým prioritám, ve znění po vydání Aktualizace č. 4 PÚR ČR. Byly vyhodnoceny dva přímé negativní vlivy na priority týkající se ochrany zemědělského půdního fondu (14a) a migrační prostupnosti krajiny (20a) Zároveň však byly vyhodnoceny pozitivní přímé vlivy v republikových prioritách č. 14, 16, 16a, 20, 23, 24, 27.

Z výše uvedeného shrnutí je patrné, že při uplatnění opatření k předcházení nebo minimalizaci zjištěných negativních vlivů obsažených v této dokumentaci jsou vlivy návrhu 9A ZÚR SK na obyvatelstvo a složky životního prostředí akceptovatelné.

Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.

Na základě těchto skutečností je možné konstatovat, že návrh 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje významně nenarušuje vyvážený vztah územních podmínek udržitelného rozvoje území ve smyslu § 18 odst. 1 stavebního zákona.“

Nelze tedy souhlasit, že by 9. Aktualizace ZÚR SK byla v rozporu s některými republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. Podle § 37 odst. 8 stavebního zákona má MMR na starost kontrolu návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a vzhledem ke souhlasnému stanovisku tohoto nadřazeného správního orgánu je možné konstatovat soulad 9. AZÚR SK s podatelem dotčenou problematikou.

ČÍSLO VE SPISU: 33.	Č. J.: 059957/2022/KUS K	PODATEL: Povodí Labe, státní podnik	DATUM: 13.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	--------------------------------	---	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Dne 24.3.2022 jsme od vás obdrželi oznámení o veřejném projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území. Předmětem aktualizace je vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní tratě Praha – Brno v úseku Poříčany – Světlá nad Sázavou (D216) a spojky v úseku vysokorychlostní trať – Nymburk (D217).

Vyjádření správce povodí:

Za nejdůležitější pasáže z písemných podkladů k navrhované aktualizaci považujeme z hlediska správce povodí dotčených oblastí Přílohu č. 1 - Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Součástí tohoto vyhodnocení je také kapitola „Vlivy na povrchové a podzemní vody“. V této části se speciálně uvádí možné změny odtokových poměrů v místech křížení vybraného koridoru s vodními toky Šembera, Výrovka a Bečvářka (koridor D216) a vodní toky Šembera a Výrovka (koridor D217). Uvedené toky jsou ve správě Povodí Labe, státní podnik a uvedená problematika je řešena na vzájemných setkáních správy povodí a investora stavby.

V kapitole o vlivu na vodní poměry jsou uváděny ještě další lokality vodohospodářského zájmu, kterých by se výstavba koridorů mohla dotknout (ochranné pásmo vodních zdrojů Chlístovice a ochranné pásmo minerálních vod Poděbrady). Případný vliv uvažované stavby na tyto vodní zdroje bereme na vědomí. Z předložených koordinačních výkresů a výpisu katastrů obcí, kterých se řešená aktualizace ZÚR má dotknout, vyplývá, že navrhovaná trasa koridoru o šířce 200 m je vedena napříč celým vodárenským povodím nezastupitelného vodního zdroje pro celé Kutnohorskou a Čáslavsko, kterou je nádrž Vrchlice (viz přiložená situace). Přestože studie vyhodnocení vlivu připouští, že „V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změnám odtokových poměrů v místech křížení vodních toků a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku

bezodtokých depresí)“, není územní souvislost s tímto zdrojem pitné vody ve vyhodnocení vlivů vůbec uvedena. Z toho lze usoudit, že vliv stavby na zcela nenahraditelný vodárenský zdroj pro 60

tisíc obyvatel celého Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska se nestal předmětem odborného posouzení a v průběhu dalších řízení vedoucích k realizaci staveb by existence chráněného území u tohoto významného zdroje pro lidskou spotřebu již nemusela být brána na zřetel. Absence řádné expertízy k vyloučení či vyhodnocení vlivu uvažované železnice na 3 až 4 kilometry vzdálený zdroj pitné vody může v budoucnu přivodit významné kritické situace. Již dnes není stav na vodárenské nádrži Vrchlice jak po bilanční, tak kvalitativní stránce jednoduchý. O tom svědčí i výstupy ze dvou studií z roku 2020 a 2021, které jsme jako správa povodí zadali ke zpracování společnosti Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a. s. za výrazné kooperace s Českým vysokým učením technickým a Českou zemědělskou univerzitou.

Pokud v podkladových materiálech k 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje nebude vyhodnocen možný vliv připravované stavby na tento zcela nenahraditelný zdroj pitné vody pro celou oblast, je velmi pravděpodobné, že tím dojde k porušení článku 4, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2020/2184, který členským státům ukládá povinnost při ochraně zdrojů pitné vody vycházet ze zásad předběžné opatrnosti. Přitom rizika související s ochranou vody pro lidskou spotřebu se hodnotí v celém zásobovacím řetězci, do kterého náleží i povodí zdroje (článek 7 též Směrnice). Směrnice musí být do českého právního řádu plně implementována do 12. ledna 2023 a je platná již od 16. prosince 2020. Z výše uvedeného vyplývá, že nyní předkládané podklady jsou nedostatečné a z hlediska správce povodí vodárenské nádrže Vrchlice nelze souhlasit s 9. aktualizací ZÚR Středočeského kraje.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ: Vychází zejména z předmluvy bodu [12]; podatelem požadované položky souvisí s konkrétním technickým řešením stavby nebo s vlivy s nimi souvisejícími, jenž nejsou předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK.

Ad Vrchlice): Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska. Vymezený koridor je trasován ve vzdálenosti cca 3–4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody bylo z tohoto důvodu klasifikováno jako nulové. Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků (viz výše) vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresiemi přirozeného reliéfu spojené se zásadním a nepřipustným ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Ve vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže je však nezbytné zohlednit kumulativní působení všech těchto případů, které v úseku procházejícím povodím VN Vrchlice nastanou. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí také jako mírně negativní. Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby bude řešena v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. I tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, které spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybaveným zařízením na záchyt ropných látek.

ČÍSLO VE SPISU:
50.

Č. J.:
060430/2022/KUSK

PODATEL:

DATUM:
16.5.2022

V TERMÍNU:
ANO

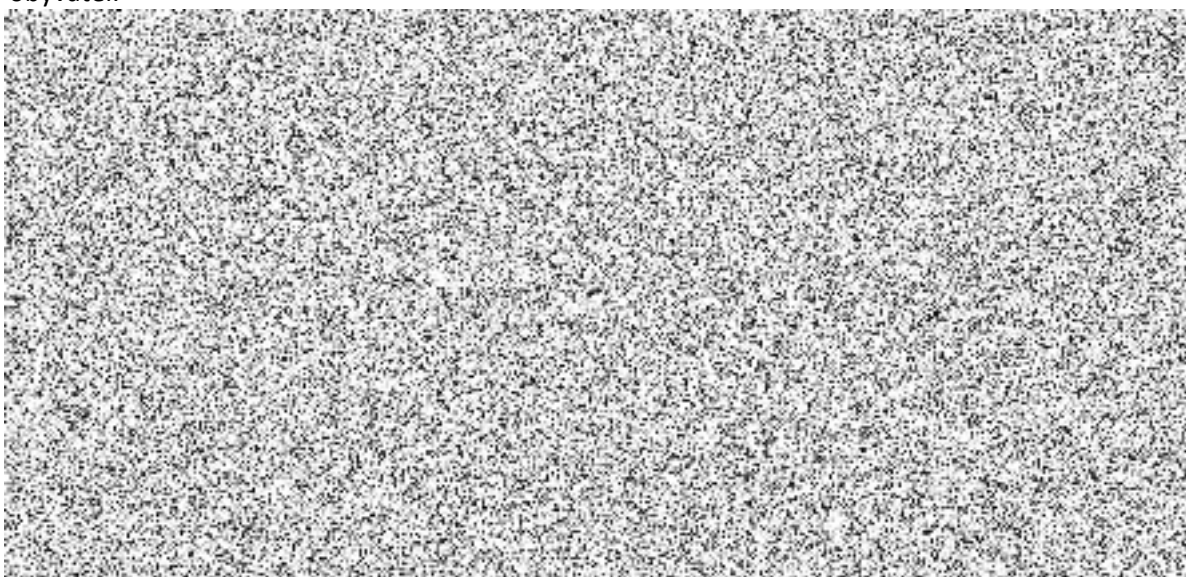
				
--	--	---	--	--

TEXT PODÁNÍ: námitky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (podle § 42b odst. 4, § 39 odst. 2 a § 23 odst. 2 stavebního zákona)

zástupkyně veřejnosti ,

(dále též jen „zástupkyně veřejnosti“),

zastupující tyto občany obce Košice, která se nachází se na území Středočeského kraje a má 55 obyvatel:




kteří všichni podávají níže uvedené věcně shodné připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje,

(dále společně též jen „podatelé připomínek“)

ZMOCNĚNÍ OD PODATELŮ PŘIPOMÍNEK A PROHLÁŠENÍ ZÁSTUPCE VEŘEJNOSTI

10. **Podatelé připomínek** základě § 23 odst. 2 a 3 a § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto:

1. **podávají** k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též jen „návrh 9. AZÚR SK“) a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („VRT“) Poříčany - Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, **věcně shodné připomínky**, uvedené níže v čl. II tohoto podání; a

2. **zmocňují**  jakožto zástupkyni veřejnosti k podání námitek na základě jejich věcně shodných připomínek ve smyslu písmene a) výše a k projednání těchto námitek podle stavebního zákona.

2. **Zástupkyně veřejnosti**  na základě § 23 odst. 2 a 3 a § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského

úřadu Středočeského kraje ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto prohlašuje, že:

- a. **přijímá zmocnění** od podatelů připomínek ve smyslu bodu I písm. a) výše;
a
- b. **podává námitky** na základě věcně shodných připomínek, jak jsou uvedeny níže v čl. II tohoto podání (věcně shodné připomínky jsou shodné s námitkami uplatněnými na jejich základě).

VĚCNĚ SHODNÉ PŘIPOMÍNKY A NÁMITKY UPLATNĚNÉ NA JEJICH ZÁKLADĚ

II.1.

Vymezení dotčeného území

3. Připomínky a námitky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s bodem 3. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:

a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrástáň, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojšice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice 1, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;

b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřinec.

Podatelé připomínek [redacted] ohledně vymezení dotčeného území dodávají, že jsou vlastníky řady pozemků přímo dotčených navrženým koridorem D216, a to například

3. [redacted] je vlastníkem pozemku parc. č. I 94/2, k. ú. Košice u Nepoměřic,
4. [redacted] je vlastníkem pozemků parc. č. 217 a 155/3, k. ú. Košice u Nepoměřic,
5. [redacted] jsou v rámci SJM vlastníky pozemků

parc. č. 157 a 234, k. ú. Košice u Nepoměřic, a pozemku parc. č. 579/7, k. ú. Polánka u Nepoměřic.

II.2. Odůvodnění připomínek (námitek)

11.2.1. Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody {šalami slicing}. Tato metoda vedla k tomu, že při posuzování návrhu 9. AZÚR SK se [a] přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden- Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové- Wrocław], zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

6. Příkladem takto omezeného posouzení na fragmentaci krajiny a na zábory ZPF je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv

na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZVR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL. “

7. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující podrobné argumenty:

8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZUR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZUR SK:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Prerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-WroclawO)].

11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZUR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindohonna. 1

12. Nicméně; vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PUR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZUR SK.

13. Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě, co je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR (s šířkou koridoru pro VRT cca 40 km). V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vůbec posouzena. Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území, například na str. 19 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto Jej nelze podrobněji vyhodnotit.“

14. Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK pak byly posouzeny pouze vlivy koridorů D2i6 a D217, a tedy jen dvou malých úseků z celého celostátního systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje [například odhadované zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa na str. 25-26 textové části odůvodnění návrhu]. V důsledku toho ovšem podstatné vlivy koridorů, které ve svém celku představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, přinejmenším podstatné vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽDI, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8, uvedených výše v bodu 10 tohoto podání, nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména tak chybí celkové posouzení celého systému Rychlých spojení (či přinejmenším jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR - což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu. A loje mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

15. Dále: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava Železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR.

16. V této souvislosti je třeba uplatnit tři dílčí připomínky:

17. Za první: Je pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona 2 právního hlediska zcela bezvýznamné.

18. Za druhé: Podle názoru podatelů „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) podle § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by bylo takové vymezení v grafickém schématu zcela zbytečné, a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení mít (měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [srov. PÚR, bod (76)]. A minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR.

19. Za třetí: Pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní

prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.

20. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Kutná Hora a Nymburk, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení je v rozporu i ; zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávat přednost komplexnímu řešení“ (podtrhli podatelé připomínek). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) komplexního řešení systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než předpokládá PÚR.

II.2.2. Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

21. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“ a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“ odhadl a zvážil [a] přínosy systému vysokorychlostních tratí coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a |b| náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru.

22. Přitom: provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10- 11 výše, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z návrhu není vůbec jasné, na základě Čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pouze pro újmu veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.

23. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel přirozeně učinit ani ve studii proveditelnosti², na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává, Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 ods. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže.

24. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující dílčí argumenty:

25. První dílčí argument: Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 1 i odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. i a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při

pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS:

26. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje bolistickv pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. í z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání ener2ie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ... “ (podtrhli podatelé připomínek).

27. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „ Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto misí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah), (podtrhli podatelé připomínek)

28. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým pro.Úředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a .svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího ~ ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmi být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, ti. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmělí, ide-li o kolizi základního práva, či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která, představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot). “ (podtrhli podatelé připomínek)

29. V souladu § citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru,

neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví stovek až tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.

30. Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

31. Je tomu přinejmenším ze třech vzájemně souvisejících důvodů:

32. Za prvé, proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. i Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.

33. Za druhé, proto že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává, mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování.

34. A za třetí, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. i písm. a) stavebního zákona rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

35. Třetí dílčí argument: Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu II.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě alespoň pro ucelený podsystém popsany v bodech ÍO-11 výše, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup znamená klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 15-20 výše).

36. Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZUR SK ohledně textu proporcionality jsou především následující:

37. Za prvé: návrh se v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou do podrobností zabývá a vypočítává ji. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a

provoz vysokorychlostní trati, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatelů připomínek je tak návrh v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale - s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů - i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území“. V této souvislosti podatelé poznamenávají, že si jsou vědomi toho, že otázka „finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje“, popřípadě otázka „hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: z důvodů specifičnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 32-34 výše, jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality, což je odlišný právní institut, a to zejména pro vážení přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.

38. Za druhé: jak bylo vysvětleno výše v bodu 23, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou součástí ani přílohou návrhu, není z hlediska zákonné úpravy odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě.

39. Za třetí; návrh v textové části odůvodnění konkretizuje pouze celkový rozsah záboru zemědělské a lesní půdy. Ale vůbec se - ani rámcovým odhadem - nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku. V odůvodnění se o vyvlastněném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao í/2009- 120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu US sp. zn. Pl. US 3/02 (k tomu viz bod 26 výše).

40. Za čtvrté: Návrh ani Vyhodnocení vlivů prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst jižně od koridoru D216 (např. Uhlířské Janovice) od okresních měst severně od tohoto koridoru (zejména Kolín a Kutná Hora). V této souvislosti je třeba namítnout, vyhodnocení negativních vlivů [a] na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a [b] potenciální turistickou atraktivitu Kouřimská nebylo ve Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy. “

41. Za páté: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive do celkového algoritmu (testu) porovnání těchto negativních vlivů textové části jeho odůvodnění, vůbec ve

zvážení a zasazeno proporcionality, který spočívá (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru.

42. Lze tak shrnout, že návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

43. K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbývá nic jiného, než aby pořizovatel klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil a poté takto doplněný (resp. Podstatně to v opakovaném veřejném projednání tento upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

II. 2.3. Nereálné odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obsluží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

45. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

46. Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

47. Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní síť VRT, podstatně nižší;3

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie; 1,6 jízdy za 1 rok.

48. Podatelé připomínek zdůrazňují, že právě citované skutečné počty cestujících uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž- Lyon), ale pro celé vnitrostátní síť VRT v příslušných zemích EU. A připomínají, že uvedené počty cestujících jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední Činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.

49. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

50. Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

51. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 23 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.

52. Pro úplnost podatelé připomínek předkládají graf, který srovnává podíly cestujících vnitrostátních sítí VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

II.2.4. Zkreslené odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

53. Návrh v textové části odůvodnění na str. 22 a 23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí zhruba 50 minut, úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

54. Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky

jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „v maximální uvažované rychlosti 320 km/h“.

55. Návrh v textové části odůvodnění na srov. 22 totiž dále doplňuje: „Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlosti 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“ Tyto vlaky přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně horší (delší). Kromě toho: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, než pořizovatel uvažuje (přičemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ostatně souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

56. Navíc; v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

57. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady, a to navíc jen pro ideální stav. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

II.2.5. Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření:

58. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmiňuje. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.

59. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující dílčí argumenty:

60. V Příloze č. I textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“, „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitu. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“- „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území (viz Příloha 5. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. i, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

61. V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „[s] koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. i, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;

- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků USE a vlivů na jejich

konkretizovaných katastrálních

funkčnost“-,

- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ územích“;

- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající čestní sítě“;

- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;

- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru

- minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé

zástavby dotčených sídel...

- minimalizovat rozsah záborů ZFF I. a. II. třídy ochrany ...“

62. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021 a návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později, konkrétně dne 24.3.2022, pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

63. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.

64. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „ vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“.

65. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nelze k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám) uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námitky. Za druhé, podatelé připomínek každopádně požadují, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů.

II.2.6. Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu:

66. Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

67. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. I odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

68. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

69. Odůvodnění 1. Textová část uvádí například:

na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a. struktura osídlení.“;

- na str. 5 a 8 9; „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;

- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;

- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a. respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajin a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;

- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“ ;

- str. 13: Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;

- str. 17: 9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem, do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

70. Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění - Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné Uniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... V těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování au 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).

- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability USES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá., že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZUR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZUR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha - Brno, úsek Poříčany - hranice kraje:

ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
=> minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky> a Bečvářky;
=> minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků USES a vlivů na jejich funkčnost;
=> zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
=> minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně w místech křížení stávající čestní sítě;
=> minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ... “

71. Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky 11.2.5. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

II. 2.7. Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu o tom, že navržené koridory jsou součástí sítě TEN-T“:

72. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RSI Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

73. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“ (např. str. 9 a 22).

74. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217 nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada iura novit curia.

75. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představuje ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 76 odst. 1 písm. c) ve spojitosti s § 101b odst. 4 soudního řádu správního.

III. NÁVRH

76. Na základě výše uvedených připomínek (námitek) podatelé připomínek zástupkyně veřejnosti navrhuji zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo: popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami (námitkami) uvedenými v oddílu II tohoto podání výše.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad II.2.1.) Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí: Povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha v rámci procesu v rámci 9. AZÚR SK není legislativně vymahatelný a nemá vliv na možnost zpracování předmětného dopravního koridoru do krajské územně plánovací dokumentace. Posuzování celostního vlivu VRT dokumentaci na úrovni kraje není předmětem tohoto pořizovacího procesu, ale ani mu nepřísluší, což vychází z § 36 odst. 1, který stanovuje, že Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Současně s výše uvedeným paragrafem se pojí zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy předmětného území kraje. ZÚR v tomto případě celostátní záměry pouze přebírají a v zákonné podrobnosti zpřesňují.

Ad II.2.2.) Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Test proporcionality

zásahu do práv podatele není předmětem 9. AZÚR SK. Jedná se o skutečnost vycházející z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z této skutečnosti taktéž vyplývá, že nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí, takže nedochází k zásahu do práv občanů a vlastníků nemovitosti, tedy majetku, ale ani do práv podatele.

Ad II.2.3.) Nereálné odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad II.2.4.) Zkreslené odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad II.2.5.) Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření: Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK. V rámci vyhodnocení vlivů 9. Aktualizace ZÚR SK jsou stanovené požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví. Tyto požadavky jsou buďto součástí taxativního výčtu požadavků pro konkrétní koridor, nebo jsou již součástí znění předmětných článků v rámci stávajícího platného znění ZÚR SK.

Ad II.2.6.) Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu:

Vychází zejména z předmluvy bodu [4] a [5]. Připomínka se netýká věcného řešení aktualizace ZÚR SK, týká se pouze souladu navrženého řešení s politikou územního rozvoje, jak je vyhodnocen v kapitole 1.1. odůvodnění. Podle § 37 odst. 8 stavebního zákona má MMR na starost kontrolu návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a vzhledem ke souhlasnému stanovisku tohoto nadřazeného správního orgánu je možné konstatovat soulad 9. AZÚR SK s podatelem dotčenou problematikou.

Ad II.2.7.) Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu o tom, že navržené koridory jsou sítě TEN-T“: Vychází zejména z předmluvy bodu [6, 9 a 10]. Vymezení koridoru vyplývá mimo jiné z úplného znění PÚR ČR, která ukládá vymežit předmětný koridor Hlavnímu městu Praha, Středočeskému kraji, Kraji Vysočina a Jihomoravskému kraji, tedy logicky v zásadách územního rozvoje. Pořizovateli tak vzniká zákonná povinnost podle § 41 odst. 5 kdy “kraj je povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem” což je v tomto případě realizované právě

prostřednictvím 9. AZÚR SK, kdy je zcela evidentní nutnost respektování vymezeného úkolu včetně souvisejících upřesnění pro potřeby naplnění předmětného koridoru součástí sítě TEN-T.

ČÍSLO VE SPISU: 53.	Č. J.: 060474/2022/KUSK	PODATEL: Obec Klášterní Skalice	DATUM: 16.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---------------------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: ZÚR SK - veřejné jednání: 9. aktualizace ZÚR SK - vymezení koridoru pro VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou.

Námitky obce dotčené návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů této 9. aktualizace na udržitelný rozvoj území, podané dle § 37 odst. 2 správního řádu.

Vážená paní vedoucí, dne 11.5.2022 proběhlo veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“). Vzhledem k tomu, že obec Klášterní Skalice je dotčena tímto návrhem, uplatňuji dle ustanovení § 42b odst. 4. stavebního zákona v zákonné lhůtě sedmi (7) dnů od veřejného projednání, dle ust. §37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tyto námitky, které jsou rozděleny do částí A) jako kvalifikované, vztahující se k části koridoru VRTu zasahující do k.ú. naší obce, a do částí B) jako obecné, vztahující se k dopadům VRTu na krajinné uspořádání a na život lidí a zvířat, žijících kolem koridoru VRTu:

A) Kvalifikované námitky

1) Stavba koridoru VRT v lokalitě k.ú Klášterní Skalice je projektována formou přemostění údolí přes vodní tok Výrovka, za nímž dále přechází do krajinného zářezu. V zářezu mívá VRT rozvojové území (RÚ) obce Klášterní Skalice, schválené Územním plánem. Zde je plánována individuální zástavba s podílem veřejných prostranství a zahrad, s přímou návazností na okolní krajinu. VRT do těchto plánů poměrně zásadně zasahuje. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby bylo, v případě výstavby koridoru, zajištěno vybudování dostatečně účinné, protihlukové ochrany, ve směru od VRTu směrem k RÚ obce.

Odůvodnění: V současné době probíhá intenzivní jednání s Developerem, majícím zájem na realizaci investičního záměru – individuální výstavba rodinných domů v RÚ. Po ukončení zástavby RÚ zde bude bydlet cca 40-60 nových obyvatel obce Klášterní Skalice. Tato část obce bude nejvíce dotčena hlukem z projíždějících lokomotiv VRTu, který se při průjezdu krajinou logaritmičtě sčítá. Hlukové poměry se v místě průjezdu lokomotiv VRTu zcela změní viz.str.2 návrhu 9.AZUR SK. Proto je nezbytné v budoucí PD naplánovat vybudování dostatečně účinné, ochranné, protihlukové, zábrany, po obou stranách koridoru VRTu v místě průjezdu kolem RÚ obce tak, aby denní či noční horní hladiny hluku nepřekračovaly limity silně obtěžovaných, anebo silně rušených, osob.

B) Obecné námitky:

1) Podkladem pro chystané stavby VRT je Usnesení vlády ČR č. 389, O Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, z 22.05.2017. Koridory navržené v 9.AZÚR SK jsou součástí těchto rychlých spojení. Usnesení vlády z roku 2017 však vůbec neobsáhlo a nepředpokládalo: Dva roky trvající pandemii SARS COVID – 19, dvě migrační vlny (v roce 2018 a nyní 2022), válečný konflikt na Ukrajině (2022) a dopady související s inflací atakující 15% a s tím související vysoké ceny energií a obslužnost VRT. Navíc stavba VRTu není ekonomicky návratná a ani tak nebyla nikdy plánována! Odůvodnění: Česká republika se dlouhodobě zadlužuje stále vzrůstajícím tempem a z pohledu zásadních geopolitických změn na celém světě bychom měli mít z hlediska investic jiné priority než výstavbu VRTu.

2) Neexistují relevantní podklady pro deklaraci předpokládaného počtu přepravovaných cestujících. Jedná se pouze o odhad projektanta stavby, vycházející z úbytku cestujících z provozu na D1...? A tím souvisí navyšování přepravovaných osob, zřejmě dle požadavků zadavatele. V roce 2021 uváděla Správa Železnic (SŽ) 50tisíc zájemců o přepravu mezi Prahou-Brnem-Břeclaví, letos už SŽ tvrdí, že by to mohlo být 60tisíc, a domníváme se, že pro příští rok, aby podpořila nutnost výstavby VRTu, to bude 70tisíc a více. Pandemie Covidu změnila situaci na trhu práce, zaměstnanci zůstávají

na Home office a pracují z domova a šetří náklady zaměstnavatele. Cestování za prací a na osobní schůzky se maximálně omezilo. Plánovaný objem 60 000 cestujících přepravených denně, při počtu cca 500 cestujících v jednom vlaku, znamená 120 vypravených vlaků denně. Ovšem dnes jsme se z materiálů projektanta Atelier T-plan s.r.o. dozvěděli, že denní objem přepravy je plánován na 288 denních, a dokonce 36 nočních vlaků! To by znamenalo cca 324 vypravených vlaků denně, když počítáme naplněnou kapacitu z 75%, to je celkem 121 500 přepravených cestujících denně? Kam jich bude tolik cestovat? Nevymykají se očekávání SŽ realitě.

Odůvodnění: Dle našeho názoru jsou počty přepravovaných cestujících pouze nekvalifikovaných odhadem SŽ, nelze je nijak vypočítat, ani statistickou metodou či pravděpodobnostním poměrem určit. Navíc 324 vlaků denně je plánováno oběma nebo jen jedním směrem? Jak se bude nasedat na koridor VRTu, pokud není cestující přímo z Brna/Prahy/Břeckavi? VRT podle EUD má mít zastávky od sebe 200-400km..! Cestující se bude smuset nejprve z místa svého bydliště dopravit do místa A, kde je nástupiště VRTu, někde odstavit auto, odjet rychlostí 300km/hod do místa B a tam se nějak přepravit do místa C, kde bude probíhat schůzka, resp. jednání. Cesta zpět je obdobně nepohodlná. Při porovnání časové náročnosti přepravy z místa A do místa B VRT/osobní vozidlo vychází rychlejší, pohodlnější, flexibilnější a při 4 cestujících v OA i cenově dostupnější cestování osobním vozidlem. Spotřebovaná PHM vykompenzuje spotřebovaná energie VRTu, protože nevyužívá zelenou energii a tu vyrábíme z fosilních paliv nebo z jádra.

3) Využitím koridorů pro železniční dopravu má dojít k převedení části objemu automobilové přepravy zboží na železnici. S tím souvisí střednědobá strategie (zpracovaná do roku 2020...!) která deklaruje, že zavedení VRTu povede i ke zlepšení kvality ovzduší v ČR. Návrh 9. AZUR SK proklamuje, že přispívá k dosažení těchto cílů. Ze studie dlouhodobé strategie SŽ, která je volně k dispozici vyplývá, že poměr automobilové dopravy se sníží jen velmi málo, asi 8%, ale stoupnou objemy přepravovaného zboží na železnici celkově. Pokud je tím myšleno, že přesunem cestujících k cestování VRTem dojde k uvolnění železničních tratí pro navýšení objemu přepravy po železnici, tak to je pouze přání otcem myšlenky, protože ani při dotované přepravě roll-on nedošlo k jejímu využívání pro přepravu nákladů a MKD se vrátila na silnici.

Odůvodnění: Na veřejném projednávání vedené v říjnu 2021 v Kutné Hoře bylo zástupci SŽ a MMR ČR řečeno, že nelze VRTem přepravovat žádný náklad, protože rychlost lokomotivy a sklon trati toto vůbec nedovoluje a došlo by k převrácení vagonů. Na dotaz ohledně použití jiných, než TGV lokomotiv a vagonů, bylo odpovězeno, že je nelze na VRTu použít, protože nesplňují nároky na rychlost, sklon trati a zakřivení zatáček. Tzn. že na trať nemohou najíždět běžně používané lokomotivy a vagony.

4) V současné době soukromí zemědělci a zemědělská družstva obdělávají lány zemědělské půdy při aktuální spotřebě PHM. Vybudovaný koridor VRTu, dle vyjádření uvedeném v návrhu 9. AZUR SK, zásadně změní krajinný ráz povede k fragmentaci krajiny. Zemědělci budou muset najíždět desítky kilometrů s těžkou technikou, aby kvalitně obdělali vlastní, nebo propachtovanou zemědělskou půdu na obou stranách polí, rozdělených koridorem.

Odůvodnění: Je nezbytné v návrzích SPD zajistit, aby se zemědělská technika dostala bez najíždění desítek km navíc na pozemky, které budou přehrazeny koridorem VRTu a pro zemědělce nedostupné. Je s tím počítáno?

5) Zemědělská půda je základní a nenahraditelný výrobní prostředek našeho státu. Zábor a trvalé znehodnocení nejkvalitnějších půd I. a II: bonitních tříd ze ZPF (celkem trasy D216 (198,85ha) a D217 (47,39) plánují znehodnotit pozemky o výměře cca 246,24ha a PUPFL – 14,23ha) je zásahem do strategické potravinové bezpečnosti naší země. MŽP žádá o porovnání záboru ZPF ve všech variantách tras, viz. zadávací dokumentace. Ke kompenzaci za zábor půdy by mělo dojít ekvivalentní půdní náhradou a nikoli výkupem (vyvlastněním). SEA předpokládá zábor pozemku pro výstavbu trati v šíři 40m, TGV dle francouzské normy SNSF požaduje 150m, studie SŽ uvádí 14m! Nejedná se ale o ochranné pásmo, jedná se o reálný zábor pozemku, na kterém budou postaveny dvě kolejiště VRTu, k tomu násep nebo zářez, ochranný val nebo protihluková zeď, a manipulační cesta vedoucí

kolem VRTu. Bude nutné tyto pozemky vykoupit a nahradit a bude nezbytné zaplatit za ozelenění celého koridoru VRTu po provedené stavbě.

Odůvodnění: Zábor a trvalé zničení kvalitní zemědělské půdy ze ZPF výstavbou VRTu je razantním zásahem do základních lidských práv (vlastnictví) a mělo by být proto prováděno jen v nezbytné míře, citlivě a pouze, pokud je takový zásah ve veřejném zájmu obhajitelný.

6) Střednědobá strategie udržitelnosti rozvoje území říká jasně: Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, potírat rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity, chránit kulturní dědictví naší země a zejména do roku 2020 zajistit ochranu, obnovu a udržitelné využívání suchozemských a vnitrozemských sladkovodních ekosystémů a jejich služeb, zejména lesů, mokřadů, hor a suchých oblastí, v souladu se závazky z mezinárodních dohod. V návrhu 9. AZÚR SK není tato problematika nijak řešena, návrh žádnou ochranu ve smyslu shora uvedeném neposkytuje a nemá k ní žádný vztah. Výstavbou VRTu dojde k: poškození pramenišť a studní ve více obcích kolem koridoru; ve 2 případech má být VRT cca 600m od oblasti Natura - SP 12/2020 neuvádí všechny dotčené oblasti Natura 2000 a rozchází se se SEA; ne všechny USES (Územní systémy ekologické stability) budou respektovány, některé budou "bez ochrany"; škody a změny na krajinném rázu, fragmentace krajiny, zničení lesů, zemědělské půdy a mokřadů, jak uvádí SEA; poškození historických stromů, staveb, ...!

Odůvodnění: 9.AZÚR SK musí nechat ATELIER T-plan s.r.o. přehodnotit dopady výstavby koridoru VRTu na okolní krajinu, na podzemní zásoby vody (viz několikrát diskutovaný zdroj pitné vody Vrchlice pro 60 000 lidí), nevratné škody na krajinném rázu, v neposlední řadě i poškození historických stromů a staveb.

Pevně věříme, že naše námitky budou iniciační pro příslušné úřady jak KÚSK, tak MD ČR, které pak již samy rozhodnou o změně a případném zastavení přípravy realizace VRTu v našem regionu.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad A1) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Protihluková zábrana odpovídá konkrétnímu technickému řešení a způsob provedení výsledného záměru, který není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad B1) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřisluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad B2) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřisluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činitel konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B4): Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl prověřen soulad republikovou prioritou č. 21 s tímto závěrem:

„Návrh 9A ZÚR SK nemá vliv na využívání opuštěných areálů a ploch. Vzhledem k charakteru a významu těchto liniových záměrů je jejich vymezení v nezastavěném území nevyhnutelné, stejně tak negativní vliv na krajinnou zeleň, zemědělský půdní fond či fragmentaci území. Veřejný zájem a evropský hospodářský význam tohoto záměru však výrazně převažuje nad výše zmíněnými střety.“

A dále s prioritou č. 23 s tímto závěrem:

„Poloha navržených koridorů je v souladu s uvedenou prioritou. Vymezení obou koridorů bylo prověřeno a bylo navrženo takové vymezení, které co nejméně negativně ovlivňuje krajinu i sídla v jejich blízkosti.“

Odůvodnění vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad B5) Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhnete tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. *Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů*, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Ad B6) Navrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typů ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

ČÍSLO VE SPISU: 54.	Č. J.: 060540/2022/KUSK	PODATEL: Obec Svojšice	DATUM: 16.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Námitky obce Svojšice podle ust. § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“). Na základě VEŘEJNÉ VYHLÁŠKY – OZNÁMENÍ Krajského úřadu Středočeského kraje (dale též „KÚSK“), datované 24. 3. 2022, spis. značka SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS, č.j. 035585/2022/KUSK, podává obec Svojšice (dále jen obec) v souladu se stavebním zákonem¹, ustanovením § 6 odst. 6 písm. d) následující námitky k návrhu 9. AZÚR SK, znění říjen 2021 – dokumentace pro veřejné, zveřejněné na internetových stránkách Středočeského kraje <https://kr-s.cz/web/uzemni-planovani/9.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje-stredo-ceskeho-kraje>. Námitka se vztahuje ke koridoru vysokorychlostní tratě Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje veřejně prospěšné stavby D216 (dale též „koridor VRT“). i. Obec Svojšice souhlasí s vymezením koridoru VRT; ii. Obec požaduje, aby ve výroku ZÚR SK SZ byl v čl. (129) doplněn text, uvedený ve VVURÚ, části 2.7 „Návrh na úpravu článku (129)“, který uvádí pro koridor D 216, že d) „ZÚR SK stanovují tato kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“. iii. Obec požaduje, aby ve výroku ZÚR SK SZ v čl. (129) byl doplněn bod f), ve kterém bude uveden obdobný text, jako je uveden v písm. a) a b) tohoto článku. Obec Svojšice navrhuje doplnění následujícího textu: “f) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) - navrhnout opatření k minimalizaci negativních vlivů na hydrologické poměry a vodní zdroje, případně navrhnout a realizovat vhodná kompenzační opatření zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na stávající vodní zdroje, zejména obecní studni; - navrhnout opatření k minimalizaci zdravotních rizik z hlukové zátěže a jejich kumulativních vlivů při provádění stavby záměru i provozu vysokorychlostní trati“.

ODŮVODNĚNÍ NÁMITKY OBCE

Ad ii. - výsledky VVURÚ uvádí návrh na úpravu čl. (129) v kap. “Opatření k omezení vlivů na hmotný majetek”. Tento návrh byl v návrhu 9. AZÚR SK opomenut a navrhovaný text nebyl do výroku ZÚR SK zahrnut. Návrh 9. AZÚR SK pro toto opomenutí neuvádí žádné důvody.

Ad iii. - navrhnout kompenzační opatření negativních vlivů záměrů na území je úkolem územního plánování – viz ust. § 19 písm m) stavebního zákona. K požadavku na ochranu stávajících vodních zdrojů:

V obci Svojšice se nachází v okolí průběhu trasy několik zdrojů vody (viz níže schéma). V měřítku ZÚR SK nelze kvantifikovat vliv záměru na vodní zdroje v oblasti kopce Háj a Nová Ves. Konkrétní vliv se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýr-skogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologický průzkum prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů², bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje pro Svojšice. lokalizace vodních zdrojů

2 Vodní zdroj – obecní studna (viz též přílohy námitky) a tůň na kopci Háj (ozn. červeným kruhem) jsou historické vydatné vodní zdroje bez registrace a průzkumu; vodní zdroje v N. Vsi jsou registrované NÁMITKY obce SVOJŠICE k návrhu 9. AZÚR SK a VVURÚ Stránka 3 z 4

Požadujeme doplnění podmínky/opatření minimalizace vlivů stavby na od-tokové poměry, hladinu podzemních vod a vodní zdroje v území (režim a jakost). Tyto připomínky požadujeme převzít k řešení při zhotovení SEA pro stavbu VRT. K požadavku na ochranu zvýšením hlukové zátěže z výstavby a provozu zá-měru VRT: V rámci přípravy záměru vybudování vysokorychlostních tratí (dále jen VRT) je uvažován návrh protihlukových opatření, jež zajistí splnění hluko-vých limitů pro hluk z dopravy na železnici (v ochranném pásmu dráhy 60 dB ve dne a 55 dB v noci, mimo ochranné pásmo 55 dB ve dne a 50 dB v noci). Tyto hodnoty, stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb. (n.v. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací), jsou však výrazně vyšší než hodnoty doporučené Světovou zdravotnickou organizací s ohledem na ochranu lidského zdraví před hlukem z dopravy (WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018): pro železniční dopravu: $L_{dn} = 54$ dB, $L_n = 44$ dB. Je zřejmé, že, i v případě splnění limitních hodnot dle nařízení vlády, bude docházet k obtěžování obyvatel v denní době (pro celodenní hluk – ukazatel L_{dn}) a rušení spánku v době noční (noční hluk – ukazatel L_n). Zejména se jedná o úsek přemostění údolí Bečvářky ve Svojsické bažantnici, kde se bude hluk šířit údolím po hladinách rybníků Svojsický a Utopenec. Vlivy ob-těžování považuje WHO za prokazatelné od úrovně $L_{dn} = 53,7$ dB, rušení spánku od $L_n = 43,7$ dB. Do návrhu požadavků na rozhodování v koridoru vymezeném pro VRT z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí požadujeme doplnit požadavek na vyhodnocení vlivu provozu VRT na zdraví obyvatel s uplatněním hodnot ochrany lidského zdraví před hlukem doporučených NÁMITKY obce SVOJŠICE k návrhu 9. AZÚR SK a VVURÚ Stránka 4 z 4 WHO (viz. výše). V opačném případě se provoz VRT bude podílet na dlouhodobém (z hlediska života jednotlivce v dotčeném území v podstatě trva-lém) snižování kvality bydlení v obci a možném poškozování zdraví obyva-tel (nachází se zde navíc sociální občanské vybavení města Prahy i když v současnosti vyklizené). Stavba vysokorychlostní tratě by neměla do území přinést zbytečné (tj. vhodnými opatření eliminovatelné) hlukové znečištění. Domníváme se, že ochrana zdraví obyvatel při přípravě výstavby VRT by měla být prioritou a že by návrh opatření měl být ambiciózní ve smyslu splnění ukazatelů dle doporučení WHO (stanovených na základě vědeckého poznání), nikoli „jen“ limitních hodnot dle nařízení vlády, jež mohou být měněny na zá-kladě rozhodnutí vlády v souvislosti s politicko-ekonomickými cíli. Podání námítka bylo schváleno zastupitelstvem obce Svojšice dne 27.4.2022, zápis č. 4/2022.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad I) Obec Svojšice souhlasí s vymezením koridoru VRT – mobilizace všeobecného postavení jednotlivých obcí k vymezení koridoru VRT není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK.

Ad II) Obec požaduje, aby ve výroku ZÚR SK SZ byl v čl. (129) doplněn text, uvedený ve VVURÚ, části 2.7 „Návrh na úpravu článku (129)“, který uvádí pro koridor D 216, že d) „ZÚR SK stanovují tato kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“. Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK. V rámci vyhodnocení vlivů 9. Aktualizace ZÚR SK jsou stanovené požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví. Tyto požadavky jsou buďto součástí taxativního výčtu požadavků pro konkrétní koridor, nebo jsou již součástí znění předmětných článků v rámci stávajícího platného znění ZÚR SK.

Ad III) Obec požaduje, aby ve výroku ZÚR SK SZ v čl. (129) byl doplněn bod f), ve kterém bude uveden obdobný text, jako je uveden v písm. a) a b) tohoto článku. Obec Svojšice navrhuje doplnění následujícího textu: *“f) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA)*

- navrhnout opatření k minimalizaci negativních vlivů na hydrologické poměry a vodní zdroje, případně navrhnout a realizovat vhodná kom-penzační opatření zjištěných nebo předpokládaných závažných zápor-ných vlivů na stávající vodní zdroje, zejména obecní studni;

- navrhnout opatření k minimalizaci zdravotních rizik z hlukové zátěže a jejich kumulativních vlivů při provádění stavby záměru i provozu vyso-korychlostní tratí“. V rámci předmětného procesu

<p><i>proběhlo</i> vyhodnocení koridorů ve vztahu k vodnímu režimu a ochraně vodních zdrojů. Opatření týkající se vyloučení zdravotních rizik jsou v dokumentaci uvedena. Opatření jsou stanovena na základě výsledků provedeného hodnocení, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.</p>				
ČÍSLO VE SPISU: 57.	Č. J.: 061067/2022/KUSK	PODATEL: ČEPRO, a.s.	DATUM: 17.5.2022	V TERMÍNU: ANO
<p>TEXT PODÁNÍ: Veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje – připomínka oprávněného investora, vlastníka a správce technické infrastruktury</p> <p>S odvoláním na obdržené Vyrozumění ze dne 24.3.2022 Vám k veřejnému projednání návrhu Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje sdělujeme, že navrhovaný koridor železniční dopravy D216 kříží katodově chráněnou trasu produktovodu společnosti ČEPRO, a.s. a její ochranné pásmo. Z tohoto důvodu žádáme, aby bylo respektováno ochranné pásmo produktovodu a dodrženy podmínky křížení s dálkovodem podle platných předpisů (zákon č. 189/1999 Sb., zákon č. 161/2013 Sb.) a normy (ČSN 65 0204 – Dálkovody hořlavých kapalin).</p> <p>Připomínáme, že všechny stavby a činnosti situované do ochranného pásma produktovodu musí být v rámci projekční přípravy projednány s naší společností ČEPRO, a.s., která kromě dozorové činnosti v tomto pásmu je také účastníkem územního, stavebního i kolaudačního řízení.</p>				
VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá				
<p>ODŮVODNĚNÍ: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.</p>				
ČÍSLO VE SPISU: 58.	Č. J.: 061202/2022/KUSK	PODATEL: Obec Čejkovice	DATUM: 17.5.2022	V TERMÍNU: ANO
<p>TEXT PODÁNÍ: Námitky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona dle veřejné vyhlášky ze dne 24. Března 2022, č. 035585/2022/KUSK</p> <p>II. Druh podání: Námitka</p> <p>III. Obsah námitek:.</p> <p>Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námitky proti 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území.</p> <p>Námitka č. 1: Koridor vysokorychlostní tratě není v návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje vypracován ve více variantách. Jelikož se jedná o významný zásah do území, pokládáme vypracování více variant řešení za nutné. Poté bude nutné zvážit z těchto variant to řešení, jenž bude mít nejmenší negativní dopady jak na životní prostředí, tak i na obyvatelstvo, které v oblasti budoucího koridoru vysokorychlostní tratě žije a využívá ho pro rekreační účely.</p> <p>Námitka č. 2:</p>				

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona je zpracované zcela nedostatečně. Za největší nedostatky považujeme tyto: 2.1. Kapitola Vliv na povrchové o podzemní vody se zabývá pouze malou částí délky koridoru vysokorychlostní tratě a to ještě nedostatečně. Ostatním územím, kterým povede koridor vysokorychlostní tratě, se vyhodnocení vůbec nezabývá. Toto se týká i území obce Čejkovice. Vyhodnocení tohoto vlivu zcela pomíjí dotčené území obce Čejkovice, čímž je zcela nedostatečné. Koridor trati v oblasti na jihu katastrálního území obce bude vést v zářezu krajiny a tím může přerušit podzemní prameny zásobující všechny studně a vrty v obci. Již nyní trpí obec nedostatkem vody. Obec Čejkovice není napojena na žádný vodovodní systém a občané jsou zde tedy odkázáni na jediný zdroj vody, kterými jsou vlastní studně a vrty. 2.2. Kapitola Vliv na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy plně neřeší problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou sice vyjmenovaná přímo dotčená zvláště chráněná území a chráněné stromy, ale pouze s obecným vyjádřením, že může docházet k likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k tvorbě ekologické bariéry koridorem vysokorychlostní trati. To nepovažujeme za řádné vyhodnocení daného vlivu. 2.3. Kapitola Vliv na krajinu, krajinný ráz opět nedostatečně zpracovává tuto tematiku. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je nedopracované, obsahující pouze obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například katastrální území obce Čejkovice se nehodí k žádné všeobecné charakterizaci uvedené v aktualizaci. 2.4. Kapitola Vlivy na hmotný majetek plně pomíjí skutečnost, že výstavba koridoru vysokorychlostní tratě bude mít a již má negativní vliv na nemovitosti a infrastrukturu v okolí koridoru. Obec Čejkovice již nyní zaznamenala, že se v dané lokalitě ztrácí zájem jak o trvalý pobyt, tak i o rekreaci. Plánovaná výstavba koridoru negativně ovlivňuje cenu i prodej nemovitostí v dané oblasti. 2.5. Kapitola Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů pomíjí skutečnost, že některá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí může znamenat významný negativní vliv na jiné složky, jako jsou např. protihluková opatření vůči vlivu na floru, faunu a migraci.

Námitka č. 3:

Podatel nesouhlasí s tím, že výstavbou koridoru vysokorychlostní trati dle stávajícího návrhu budou obyvatelé obce Čejkovice odříznuti od okolních vesnic s nimiž jsou dlouhá léta propojeni. Také budou odříznuti od svých soukromých hospodářských a lesních pozemků a od krajiny, kterou od nepaměti využívají pro svou rekreaci. Toto propojení bude dle stávajícího návrhu zajišťovat pouze jeden nadjezd, což je pro obyvatele zcela nedostačující.

Námitka č. 4:

Podatel nemá a nikdy neměl ve svém Územním plánu obce zakreslenou trasu koridoru vysokorychlostní tratě a nerozumí tomu, jak je tedy nyní možné, že přes katastr obce koridor povede. Obec zásadně nesouhlasí s touto výstavbou koridoru, protože má jiné investiční záměry s tímto územím.

Námitka č. 5:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě v území obce pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, jelikož se zde doposud jednalo o velmi klidné území bez rušivých elementů. Již samotná výstavba koridoru by pro obyvatele představovala velkou hlukovou zátěž. Posouzení Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 6:

Podatel namítá, že vysokorychlostní trať způsobí nepříjemnou fragmentaci krajiny a její neprostupnost. Posouzení Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 7:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje budoucí územní rozvoj obce, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu. Odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 8:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě, neboť vysokorychlostní trať nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro okolní kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy. Odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 9:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě, neboť nejsou řešeny žádné kompenzace neprofitujících regionů, mezi které se obec Čejkovice řadí. Odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 10:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě, neboť není přínosné a reálně proveditelné a je v rozporu s veřejným zájmem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

Námitka č. 11:

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu. Koridor vysokorychlostní tratě v jižní části území obce bude zasahovat ve velkém rozsahu pozemky zemědělského půdního fondu, přičemž je navržen především na půdě II. třídy ochrany. Jedná se o nejcennější půdy na území obce Čejkovice.

IV. Odůvodnění námitek:

Výše uvedené námitky jednoznačně dokládají, že tato dokumentace k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje nespĺňují požadavky Stavebního zákona a jeho přílohy. Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území. Jak dále vyplývá z výše uvedených námitek, předložená dokumentace nespĺňuje plně požadavky Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů Politiky územního rozhodnutí České republiky a Zásady územního rozhodnutí na životní prostředí, které vydalo Ministerstvo životního prostředí.

V. Údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva:

Název katastru: Čejkovice u Zbýšova (okres Kutná Hora); 792012

Parcelní čísla pozemků v katastrálním území obce Čejkovice dotčených koridorem

vysokorychlostní trati: 49/4, 64/1, 64/3, 64/4, 65/1, 65/2, 79, 82/1, 82/2, 83, 84/6, 88/1, 88/3, 101/1, 101/2, 102, 103, 103, 104, 105, 113/2, 113/3, 113/4, 113/6, 113/9, 113/10, 115, 116/2, 117, 118/1, 118/2, 118/3, 120/1, 120/2, 121, 128, 134/1, 134/2, 138/2, 149/6, 149/7, 152/1, 152/3, 155/1, 156/1, 157/1, 157/2, 158/2, 158/4, 158/5, 158/6, 158/9, 159, 160/1, 160/2, 160/3, 160/4, 160/5, 160/6, 161/2, 163/1, 163/2, 165, 168, 169, 170/2, 170/3, 171, 178, 180, 180, 182, 184, 194/7, 237/1, 238/2, 240, 241, 242/1, 242/2, 243/1, 245/1, 245/3, 245/4, 245/5, 248, 249/1, 253/1, 265/2, 268, 270, 440/2, 440/4, 445/1, 445/2, 446/1, 446/2, 449, 450/2, 451/2, 452, 456, 464, 465/1, 468, 469, 473, 474/1, 478/2, 492

VI. Závěr:

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné a navrhuje, aby koridor vysokorychlostní tratě nebyl v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje v podobě návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vůbec vymezován. Zastupitelstvo obce Čejkovice schválilo na svém zasedání dne 27. 4. 2022 podání námitek k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje usnesením číslo 2/4/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad Námitka č. 1) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Předmětem návrhu 9. AZÚR SK je invariantní řešení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu VRT Poříčany – Světla nad Sázavou a spojky v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, podle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno.

Ad Námitka č. 2); Vyhodnocení ve vztahu k podzemním a povrchovým vodám bylo provedeno. Do návrhu ZUR bylo zapracováno opatření požadující zajištění zásobování vodou pro dotčené obce. Požadavek na zachování migrační prostupnosti území je v návrhu ZÚR uveden. V rámci projektové přípravy stavby (zpřesnění koridoru) budou provedena opatření k minimalizaci vlivu na flóru a faunu.

Hodnocení vlivu na krajinu a krajinný ráz odpovídá měřítku zpracování dokumentace.

Vlivy na hmotný majetek byly v rámci hodnocení uvedeny. Ovlivnění ceny staveb/pozemků a atraktivita území je řešena v jiných částech projektové přípravy stavby.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je v dokumentaci provedeno. Zpracovatel upozorňuje na možné vlivy protihlukových opatření ve vztahu k migraci bioty, prostupnosti území pro člověka a ve vztahu ke krajinnému rázu, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítku odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Ad Námitka č. 3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad Námitka č. 4) Vychází zejména z předmluvy bodu [6], [9] a [10]. Vymezení koridoru VRT představuje záměr mezinárodního významu, kdy je převaha veřejného zájmu nad zájmy obce zřejmá. Tento mezinárodní záměr je reflektován v rámci hierarchicky nejvyššího republikového nástroje územního plánování, a sice PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) rozporovat přínos koridoru tohoto významu. Vzhledem k hierarchické pro vazbě i pro obec samotnou vzniká povinnost podle § 54 odst. 6 bez zbytečného odkladu uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, územním rozvojovým plánem a schválenou politikou územního rozvoje, a to bez ohledu na to, zdali s předmětným záměrem počítala, či nikoliv.

Ad Námitka č. 5) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Provedené hodnocení vlivů na hlukovou zátěž území odpovídá měřítku zpracování ZÚR. Na základě zpracovaného vyhodnocení byla formulována opatření požadující minimalizaci vlivů na hlukovou zátěž (zdraví obyvatelstva). Opatření k minimalizaci vlivů budou dále specifikována v rámci další projektové přípravy a v rámci procesu EIA. Stavba VRT nemůže být realizována, pokud by nebylo zajištěno dodržení platných hlukových limitů.

Ad Námitka č. 6) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na

udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Předkládané hodnocení odpovídá měřítku zpracování ZUR. Je stanoven požadavek na zajištění migrační prostupnosti území a zajištění zachování vzájemných vazeb mezi obcemi.

Ad Námitka č. 7) O narušení práva na samosprávu se dá hovořit pouze v případě, kdy kraj reguluje vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží obcím, nebo v případě, kdy vztahy v území reguluje takovým způsobem, že podstatná část území obce již nemůže být smysluplně regulována na úrovni územního plánu a z tohoto pohledu je samosprávě obce odňata. Na základě výše uvedeného lze tedy konstatovat, že vymezením předmětného koridoru k nepřiměřeně zásahu do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu nedojde.

Ad Námitka č. 8) Vychází zejména z předmluvy bodu [10]. Ve věci přínosu VRT pro obce či kraj je možné pouze uvést, že z odůvodnění 9. AZÚR SK dostatečně vyplývá význam záměru stanoveného již v PÚR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad Námitka č. 9) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK.

Ad Námitka č. 10) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad Námitka č. 11) Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejsmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhneme tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. *Vyhodnocení souladu 9.*

aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

ČÍSLO VE SPISU: 61.	Č. J.: 061365/2022/KUSK	PODATEL: Obec Poříčany	DATUM: 17.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje K návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících, obec Poříčany jako dotčený územně samosprávný celek, podává k předloženému návrhu tyto připomínky:

Území Středočeského kraje dotčené připravovaným záměrem VRT koridorů, zejména pak jeho část blíže k hlavnímu městu Praha je dlouhodobě zatíženo mnoha negativními vlivy, které souvisejí s rozrůstáním příměstských aglomerací, enormním dopravním zatížením včetně tranzitní dopravy v důsledku dosud nerealizované silniční infrastruktury (především absencí Pražského okruhu), a které jsou obce nuceny na svém území strpět. Vymezení koridorů VRT je předpokladem pro další zhoršení současného stavu – výstavba a následný provoz tratí bude generovat novou zátěž a významně sníží kvalitu života obyvatel ve všech dotčených územích.

Obec Poříčany požaduje zachování prostupnosti území přes koridor D216 směrem do k.ú. Kounice a Klučov, a to jak pro silniční dopravu (zachování silnice III/2721), tak pro cyklo, pěší dopravu a zemědělskou techniku, zejména pak prostup na hřebeni mezi Poříčany, Kounicemi a Klučovem směrem k vrchu Zálužník. V souvislosti s koridorem D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk obec Poříčany požaduje: znovu prověřit možnost posunu rozpletu VRT Poříčany do neobydleného území mezi tratí, dálnicí D11 a silnicí III/3341. Stávající umístění rozdvojení tratí VRT Běchovice – Poříčany a koridoru 217 je situováno v těsné blízkosti zastavěného území obce a obec Poříčany ho již několikrát neúspěšně rozporovala. Odůvodněním pro posun rozpletu byla právě absence koridoru ZÚR SK; zřídit na přemostění dálnice D11 tratí 060 pruh pro cyklo a pěší dopravy mezi obcemi Poříčany a Třebestovice s návazností na existující/připravované cyklostezky; výstavbu ekoduktu přes D11 v Kerském lese, který byl rozdělen již při výstavbě dálnice v 80. letech a byly tím narušeny přirozené trasy migrace živočišných druhů. Část lesa na jižní straně D11, kde je nyní jediný možný migrační prostor směrem do okolních polí v k.ú. Chrást, Poříčany, Hořany, aj., zůstane v případě realizací VRT, zcela izolována a dále narušena připravovaným záměrem rozšíření D11; Obec Poříčany dále požaduje pro oba koridory zpracovat komplexní krajinný plán, který bude řešit začlenění tratí do krajiny ve všech aspektech krajiny (minimalizace fragmentace krajiny, prosazení doprovodné a izolační zeleň podél tratí a souvisejících komunikací a jejich zařazení do prvků ÚSES, zajištění prostupnosti krajiny, zachování vodního režimu krajiny, kompenzační opatření, atd.); jako kompenzaci za omezení prostupnosti krajiny vytvořit síť nových cest pro pěší a cyklo dopravu v okolí sídel (např. využitím doprovodných účelových komunikací stavby) minimalizovat zábory zemědělské půdy a dopady na zemědělskou infrastrukturu (cestní síť, závlahové systémy polí, sadů, vinic apod.); prioritní provedení komplexních pozemkových úprav v dotčených katastrálních územích; při posuzování vlivů na životní prostředí zohlednit synergiu připravovaných záměrů (rozšíření D11, výstavba obchvatu Český Brod – Kounice) a stávajících staveb dopravní a technické infrastruktury (žel. trať 011 a 060, silnice II/330, atd.);

prověřit hydrogeologické podmínky v k.ú. Poříčany a Chrást se zaměřením na trasy pramenů podzemních vod, které napájí studně v obci Poříčany. Oba koridory jsou zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy, které však budou mít zásadní negativní dopady na území, životní prostředí a kvalitu života zdejších obyvatel. Považujeme za nebytné, aby byly požadavky

územních samospráv v maximální možné míře respektovány ve všech fázích přípravy záměru, aktualizací ZÚR SK počínaje, a aby byly negativní dopady adekvátně kompenzovány. Jen tak mohou být naplněny principy zajištění udržitelného rozvoje respektující potřebu vyváženého vztahu podmínek pro zdravé životní prostředí, pro ekonomický rozvoj a pro soudržnost obyvatel.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad body 1–3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“; požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury; požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje, průchodnost drážního tělesa pro chodce a cyklisty je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých železničních staveb; z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje.

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
62.	061402/2022/KUSK	Obec Dolní Chvatliny	17.5.2022	ANO

TEXT PODÁNÍ: Námitky obce dotčené návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů této 9. aktualizace na udržitelný rozvoj území, podané dle § 37 odst. 2 správního řádu. Vážená paní vedoucí, dne 11. 5. 2022 proběhlo veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“). Vzhledem k tomu, že obec Dolní Chvatliny a místní část Mančice je obec dotčená tímto návrhem, uplatňují dle ustanovení § 42b odst. 4. stavebního zákona v zákonné lhůtě sedmi (7) dnů od veřejného projednání, dle ust. §37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tyto námitky, které jsou rozděleny do částí A) jako kvalifikované, vztahující se k části koridoru VRTu zasahující do kú našich obcí, a do části B) jako obecné, vztahující se k dopadům VRTu na krajinné uspořádání a na život lidí a zvířat, žijících kolem koridoru VRTu:

A) Kvalifikované námitky:

1) Stavba koridoru VRTu v lokalitě kolem obce Dolní Chvatliny a místní části Mančice, který je plánován přemostěním i krajinným zářezem. Tento koridor přímo zasahuje do zástavby RD kde vznikne ochranné pásmo. V tomto případě je nutné změnit návrh stavby koridoru a ochranného pásma mimo zástavbu RD a vybudovat protihlukovou ochranu směrem k místní části Mančice. Kde se vůbec nepočítá s protihlukovou ochranou. Odůvodnění: Hlukové poměry se v místě průjezdu lokomotivy VRT zcela změní, viz. strana 2 - 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o vzdálenost k zástavbě, která spadá do 22% silně obtěžovaných občanů, ne-li do kategorie 11% silně rušených osob. Proto je nezbytné vybudovat ochrannou, protihlukovou zábranu koridoru VRTu, v místě průjezdu v blízkosti obce Mančice.

2) Stavba koridoru přemostěním v katastru Dolní Chvatliny přímo zasahuje do ochranného pásma zdroje pitné vody a v jeho blízkosti se nachází jímací vrt HV-1, který zásobuje obce Dolní Chvatliny,

Horní Chvatliny a Mančice pitnou vodou. Odůvodnění: Obec Dolní Chvatliny za obrovské finanční náklady podpořené dotací z Ministerstva zemědělství zřídila jímací vrt HV-1 pro zásobování svých obyvatel pitnou vodou, protože u občanů z Dolních Chvatlin, Horních Chvatlin a Mančic docházelo ke snížení úrovně ustálené hladiny podzemní vody až těsně k úrovni sání čerpacích zařízení nebo i pod jejich niveletu v lokálních soukromých studních a tyto objekty pak dočasně nešlo využívat k daným účelům nebo jejich využitelnost byla značně omezena.

B)Obecné námítky:

1)Podkladem pro chystané stavby VRT je Usnesení vlády ČR č. 389, O Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, z 22. 05. 2017. Koridory navržené v 9.AZÚR SK jsou součástí těchto rychlých spojení. Usnesení vlády z roku 2017 však vůbec neobsáhlo a nepředpokládalo: Dva roky trvající pandemii SARS COVID – 19, dvě migrační vlny (v roce 2018 a nyní 2022), válečný konflikt na Ukrajině (2022) a dopady související s inflací atakující 15% a s tím související vysoké ceny energií a obslužnost VRT. Navíc stavba VRTu není ekonomicky návratná a ani tak nebyla nikdy plánována! Odůvodnění: Česká republika se dlouhodobě zadluhuje stále vzrůstajícím tempem a z pohledu zásadních geopolitických změn na celém světě bychom měli mít z hlediska investic jiné priority než výstavbu VRTu.

2)Neexistují relevantní podklady pro deklaraci předpokládaného počtu přepravovaných cestujících. Jedná se pouze o odhad projektanta stavby, vycházející z úbytku cestujících z provozu na D1...? A tím souvisí navyšování přepravovaných osob, zřejmě dle požadavků zadavatele. V roce 2021 uváděla Správa Železnic (SŽ) 50tisíc zájemců o přepravu mezi Prahou-Brnem-Břeclaví, letos už SŽ tvrdí, že by to mohlo být 60tisíc, a domníváme se, že pro příští rok, aby podpořila nutnost výstavby VRTu, to bude 70tisíc a více. Pandemie Covidu změnila situaci na trhu práce, zaměstnanci zůstávají na Home office a pracují z domova a šetří náklady zaměstnavatele. Cestování za prací a na osobní schůzky se maximálně omezilo. Plánovaný objem 60 000 cestujících přepravených denně, při počtu cca 500 cestujících v jednom vlaku, znamená 120 vypravených vlaků denně. Ovšem dnes jsme se z materiálů projektanta Atelier T-plan s.r.o. dozvěděli, že denní objem přepravy je plánován na 288 denních, a dokonce 36 nočních vlaků! To by znamenalo cca 324 vypravených vlaků denně, když počítáme naplněnou kapacitu z 75%, to je celkem 121 500 přepravených cestujících denně? Kam jich bude tolik cestovat? Nevymykají se očekávání SŽ realitě. Odůvodnění: Dle našeho názoru jsou počty přepravovaných cestujících pouze nekvalifikovaným odhadem SŽ, nelze je nijak vypočítat, ani statistickou metodou či pravděpodobnostním poměrem určit. Navíc 324 vlaků denně je plánováno oběma nebo jen jedním směrem? Jak se bude nasedat na koridor VRTu, pokud není cestující přímo z Brna/Prahy/Břeclaví? VRT podle EUD má mít zastávky od sebe 200-400 km..! Cestující se bude muset nejprve z místa svého bydliště dopravit do místa A, kde je nástupiště VRTu, někde odstavit auto, odjet rychlostí 300km/hod do místa B a tam se nějak přepravit do místa C, kde bude probíhat schůzka, resp. jednání. Cesta zpět je obdobně nepohodlná. Při porovnání časové náročnosti přepravy z místa A do místa B VRT/osobní vozidlo vychází rychlejší, pohodlnější, flexibilnější a při 4 cestujících v OA i cenově dostupnější cestování osobním vozidlem. Spotřebované PHM vykompenzuje spotřebovaná energie VRTu, protože nevyužívá zelenou energii a tu vyrábíme z fosilních paliv nebo z jádra.

3)Využitím koridorů pro železniční dopravu má dojít k převedení části objemu automobilové přepravy zboží na železnici. S tím souvisí střednědobá strategie (zpracovaná do roku 2020...!) která deklaruje, že zavedení VRTu povede i ke zlepšení kvality ovzduší v ČR. Návrh 9. AZUR SK proklamuje, že přispívá k dosažení těchto cílů. Ze studie dlouhodobé strategie SŽ, která je volně k dispozici vyplývá, že poměr automobilové dopravy se sníží jen velmi málo, asi 8%, ale stoupnou objemy přepravovaného zboží na železnici celkově. Pokud je tím myšleno, že přesunem cestujících k cestování VRTem dojde k uvolnění železničních tratí pro navýšení objemu přepravy po železnici, tak to je pouze přání otcem myšlenky, protože ani při dotované přepravě roll-on nedošlo k jejímu využívání pro přepravu nákladů a MKD se vrátila na silnici. Odůvodnění: Na veřejném projednávání vedené v říjnu 2021 v Kutné Hoře bylo zástupci SŽ a MMR ČR řečeno, že nelze VRTem přepravovat žádný náklad, protože rychlost lokomotivy a sklon trati toto vůbec nedovoluje a došlo by k

převrácení vagonů. Na dotaz ohledně použití jiných, než TGV lokomotiv a vagonů, bylo odpovězeno, že je nelze na VRTu použít, protože nesplňují nároky na rychlost, sklon trati a zakřivení zatáček. Tzn. že na trať nemohou najíždět běžně používané lokomotivy a vagony.

4) V současné době soukromí zemědělci a zemědělská družstva obdělávají lány zemědělské půdy při aktuální spotřebě PHM. Vybudovaný koridor VRTu, dle vyjádření uvedeném v návrhu 9. AZÚR SK, zásadně změní krajinný ráz povede k fragmentaci krajiny. Zemědělci budou muset najíždět desítky kilometrů s těžkou technikou, aby kvalitně obdělali vlastní, nebo propachtovanou zemědělskou půdu na obou stranách polí, rozdělených koridorem. Odůvodnění: Je nezbytné v návrzích SPD zajistit, aby se zemědělská technika dostala bez najíždění desítek km navíc na pozemky, které budou přehrazeny koridorem VRTu a pro zemědělce nedostupné. Je s tím počítáno? 5) Zemědělská půda je základní a nenahraditelný výrobní prostředek našeho státu. Zábor a trvalé znehodnocení nejvyšších tříd I. a II: bonitních tříd ze ZPF (celkem trasy D216 (198,85ha) a D217 (47,39) plánují znehodnotit pozemky o výměře cca 246,24ha a PUPFL – 14,23ha) je zásahem do strategické potravinové bezpečnosti naší země. MŽP žádá o porovnání záboru ZPF ve všech variantách tras, viz. zadávací dokumentace. Ke kompenzaci za zábor půdy by mělo dojít ekvivalentní půdní náhradou a nikoli výkupem (vyvlastněním). SEA předpokládá zábor pozemku pro výstavbu trati v šíři 40m, TGV dle francouzské normy SNSF požaduje 150m, studie SŽ uvádí 14m! Nejedná se ale o ochranné pásmo, jedná se o reálný zábor pozemku, na kterém budou postaveny dvě kolejiště VRTu, k tomu násep nebo zářez, ochranný val nebo protihluková zeď, a manipulační cesta vedoucí kolem VRTu. Bude nutné tyto pozemky vykoupit a nahradit a bude nezbytné zaplatit za ozelenění celého koridoru VRTu po provedené stavbě. Odůvodnění: Zábor a trvalé zničení kvalitní zemědělské půdy ze ZPF výstavbou VRTu je razantním zásahem do základních lidských práv (vlastnictví) a mělo by být proto prováděno jen v nezbytné míře, citlivě a pouze, pokud je takový zásah ve veřejném zájmu obhajitelný.

6) Střednědobá strategie udržitelnosti rozvoje území říká jasně: Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, potírat rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity, chránit kulturní dědictví naší země a zejména do roku 2020 zajistit ochranu, obnovu a udržitelné využívání suchozemských a vnitrozemských sladkovodních ekosystémů a jejich služeb, zejména lesů, mokřadů, hor a suchých oblastí, v souladu se závazky z mezinárodních dohod. V návrhu 9. AZÚR SK není tato problematika nijak řešena, návrh žádnou ochranu ve smyslu shora uvedeném neposkytuje a nemá k ní žádný vztah. Výstavbou VRTu dojde k: poškození pramenišť a studní ve více obcích kolem koridoru; ve 2 případech má být VRT cca 600m od oblasti Natura - SP 12/2020 neuvádí všechny dotčené oblasti Natura 2000 a rozchází se se SEA; ne všechny USES (Územní systémy ekologické stability) budou respektovány, některé budou "bez ochrany"; škody a změny na krajinném rázu, fragmentace krajiny, zničení lesů, zemědělské půdy a mokřadů, jak uvádí SEA; poškození historických stromů, staveb, ...! Odůvodnění: 9. AZÚR SK musí nechat ATELIER T-plan s.r.o. přehodnotit dopady výstavby koridoru VRTu na okolní krajinu, na podzemní zásoby vody (viz několikrát diskutovaný zdroj pitné vody Vrchlice pro 60 000 lidí), nevratné škody na krajinném rázu, v neposlední řadě i poškození historických stromů a staveb.

Pevně věříme, že naše námitky budou iniciační pro příslušné úřady jak KÚSK, tak MD ČR, které pak již samy rozhodnou o změně a případném zastavení přípravy realizace VRTu v našem regionu.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad A1) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Protihluková zábrana odpovídá konkrétnímu technickému řešení a způsob provedení výsledného záměru, který není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu,

regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad A2) Navrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typů ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy. Detail hodnocení odpovídá měřítku zpracování ZÚR

Ad B1) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad B2) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B4): Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného vyhodnocení byl formulován požadavek na zajištění zachování prostupnosti území, požadavek na zachování vazeb mezi obcemi, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítku odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Ad B5) Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejsmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhne tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí

obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Ad B6) Navrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typy ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítku odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

ČÍSLO VE SPISU: 69.	Č. J.: 061765/2022/KUSK	PODATEL: Obec Chlístovice	DATUM: 18.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	------------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Věc: Námitka proti návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, č.j. 035585/2022/KUSK Zastupitelstvo obce Chlístovice uplatňuje dle §42b odst. 4 a §39 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů jako obec dotčená návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen AZÚR SK) následující námitky a připomínky:

Námitka č. 1 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem trasy koridoru VRT D216 na území obce.

Námitka č. 2 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem přeložení trasy koridoru VRT D216 v katastru obce Opatovice I a souvisejících katastrech mimo územní rezervu vymezenou předchozí ZÚR SK Středočeského kraje.

Námitka č. 3 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem trasy koridoru VRT D216 v katastrech Chlum u Zbýšova, Dobrovítov a Čejkovice.

Připomínka 1 – V dané úrovni podrobnosti Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ) a návrhu 9. AZÚR SK nelze dostatečně vyhodnotit dopady navrhovaného koridoru D216 na region, jímž prochází.

Připomínka 2 - Proces posuzování VVURÚ a navrhování dané AZÚR SK nevzal, dle našeho názoru, řádně v potaz všechny podstatné skutečnosti a žádáme jeho doplnění.

Zdůvodnění námitky č. 1

Obec Chlístovice nesouhlasí s navrhovaným vedením koridoru VRT D216, protože případnou realizací této stavby dojde k výraznému snížení kvality života obyvatel obce bez jakékoliv protihodnoty a navíc dojde potenciálním škodám regionálního významu. Konečně proces posuzování VVURÚ a navrhování dané AZÚR SK nevzal, dle našeho názoru, řádně v potaz všechny podstatné skutečnosti a žádáme jeho doplnění. Uvádíme zde hlavní konkrétní dopady navrhovaného opatření pro obyvatele Obce Chlístovice a širší okolí:

1) Vymezený koridor přímo zasahuje domy č.p. 73 a 79, k.ú. Chlístovice, a plochu určenou pro výstavbu domů (BV Z10 v územním plánu obce Chlístovice, pozemky p.č. 2423, k.ú. Chlístovice). Jedná se o obývané domy, které přitom předtím ani nebyly součástí územní rezervy pro plánovaný koridor D216. Zároveň nebyly vzaty v potaz v navrhovaných opatřeních zmiňovaných v odůvodněních AZÚR SK (ač v VVURÚ možná zahrnuty jsou – popis není zřejmý). Lze se tedy

domnívat, že došlo k nedůslednému vyhodnocení VVURÚ a jeho nedůsledným promítnutí do navrhovaných opatření v rámci zdůvodnění AZÚR SK. Plánovaná stavba koridoru VRT buď povede k přímé demolici řečených domů, nebo k neúnosnému snížení standardu života v nich.

2) Dům č.p. 81, k.ú. Chlístovice, je vzdálen pouze cca 250 m (přes hladinu rybníka) od osy koridoru, a tudíž 150 m od jeho okraje a rovněž není zahrnut ve zdůvodnění AZÚR SK a navrhovaných opatření pro vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (str. 6). To dále dokazuje, že došlo k nedůslednému provedení VVURÚ. Navrhovaný koridor VRT D216 výrazně sníží kvalitu života v daném domě i přílehlé chatové oblasti – opět nebyla navržena žádná kompenzační ani jiná opatření ve zdůvodnění AZÚR SK.

3) Domy č.p. 11 a 12, oba katastrální území Zdeslavice u Chlístovic, jsou vzdáleny pouze cca 300 m od osy navrhovaného koridoru a není zřejmé, zda byly vzaty v potaz v provedené VVURÚ. Opět hrozí výrazné ovlivnění kvality života obyvatel v důsledku hluku (koridor zde povede po mostu přes mělké údolí, v němž se domy nacházejí, a tudíž postižení hlukem bude značné). Žádáme o zohlednění dané skutečnosti v navrhovaných opatřeních na omezení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví a související přepracování daného dokumentu.

4) Navrhované vedení koridoru D216 přerušuje komunikace III/3376, III/33522, III/33523. Ve VVURÚ ani odůvodnění navrhovaných opatření AZÚR SK není nikde zmíněno řešení těchto křížení (zrušení či zachování dotčených silnic). Požadujeme jejich zachování a takové technické řešení, které nepovede k dalšímu zhoršení již tak výrazně podprůměrné dopravní obslužnosti území a dalšímu zhoršení dostupnosti lokálních městských center veřejnou i osobní automobilovou dopravou (již takto v současné době autobus z místních částí bezprostředně za plánovaným koridorem – jako jsou Chroustkov a Zdeslavice jede oněch 14 km do Kutné Hory 35 min a 22 km do Kolína 56 min, jakékoliv další prodloužení dojezdové doby v důsledku přeložek jmenovaných silnic povede k posunu dojezdových dob mimo jakékoliv meze dojezdu hodné 21. století). Zároveň poznamenáváme, že plánované vedení trasy koridoru VRT v oblasti mezi Chroustkovem a Chlístovicemi v zářezu a na mostě přes údolí povedou k nutnosti přeložky silnice III/33522 do zaplavované nivy Chlístovického potoka.

5) Navrhované vedení koridoru VRT přímo zasáhne a zásadním způsobem poškodí lokální biocentrum ÚSES č. LBC 6513403 (rybník Steklík + tůňe a mělčiny pro obojživelníky), které bylo nákladem daňových poplatníků obnoveno v roce 2009. Dojde tak ke zmaření investice za 8 mil. Kč. Stejně tak dojde k narušení lokálních biokoridorů č. LBK 512601 a LBC 6513405 v údolích Chlístovického a Zdeslavického potoka, které představují poslední spojnice relativně polopřirozených biotopů vedoucí v dané krajině severojižním směrem. V širokém okolí jsou ostatní koridory ÚSES pouze v nere realizovaném stavu (t.j. přerušené antropogenními biotopy, jakou jsou pole apod.). To platí i pro koridor pohybu velkých savců z RBC Švadlenka (k.ú. Roztěž) do Budského lesa (k.ú. Onomyšl), t.j. ro oblast, kde odůvodnění AZÚR SK předpokládá nutnost zprostupnění koridoru VRT pro velké savce n území k.ú. Košice a Polánka u Malešova. Řádné zachování LBC 512601 a zejména pak LBC 6513405 by v tomto ohledu bylo z biologického hlediska cennější. Stavbou koridoru VRT D216 dojde k přerušení a znefunkčnění obou RBK.

6) VVURÚ ani odůvodnění AZÚR SK nepojmenovává a neřeší rizika, jež vzniknou překračováním koridoru VRT D216 přes regionální biokoridor ÚSES RK 1295 Švadlenka-Opatovický les. V průběhu případné stavby koridoru VRT D216 lze očekávat zničení daných ploch v širším okolí, a tudíž likvidaci funkce daného biokoridoru. Daná rizika a důsledky by měly být zohledněny ve VVURÚ i zdůvodnění AZÚR SK, a proto žádáme jejich dopracování.

7) Vodní zdroj obce Chlístovice (na pozemku p.č. 2297, k.ú. Chlístovice) bude, jak správně poznamenává VVURÚ i odůvodnění AZÚR SK výrazně ovlivněn či přímo zničen stavební činností a zásahem do podloží (vymezený koridor D216 vede v bezprostřední blízkosti vodního zdroje zářezu). Odůvodnění AZÚR SK (str. 7) žádná opatření nenavrhuje a pro lokálnost zdrojů odkazuje na vodní zákon (zákon č. 254/2001 Sb.), podle něhož se má

řídít kompenzace obci. Jedinou možnou kompenzací v daném území je zásobování z VD Vrchlice, navrhovaná trasa koridoru VRT D216 však zcela protíná povodí VD Vrchlice a vzhledem k tomu, že

podstatná část jeho trasy bude vedena po údolních náspech a v terénních zářezech, tak lze očekávat výrazné vlivy stavby na vodní poměry v povodí, jakož i na výrazná rizika vlivu na kvalitu vody v průběhu stavby koridoru VRT. Podotýkáme, že VD Vrchlice slouží k zásobování pitnou vodou většiny okresu Kutná Hora (cca 60 tis. obyvatel) a hydrologická situace v povodí dlouhodobě není příhodná (v posledních 54 letech čtyřikrát byla opatřeními obecné povahy regulována dodávka pitné vody pro její nedostatek). Vzhledem k celé řadě historických nepříhodných opatření (většina povodí byla za vlády KSČ meliorována, redukce ochranných pásem vodního zdroje ad.), budou kvalita a objem dostupné pitné vody dále ohroženy případnou stavbou koridoru VRT a jejími důsledky a hrozí zásadní nedostatky v zásobování pitnou vodou.

8) Obec Chlístovice dále nesouhlasí s umístěním koridoru VRT D216 na svém území, protože dojde k výraznému záboru nejkvalitnější zemědělské půdy na území obce a také k záboru části lesních pozemků na území obce, přičemž zejména přímo postižené katastry Chlístovice a Zdeslavice u Chlístovic mají již v současné době nízké hodnoty koeficientu ekologické stability (KES) využívaného k vyhodnocení ekologické stability území. Vedení koridoru přes lesní půdu by vedlo k dalšímu nárůstu ekologické nestability tohoto území.

Zdůvodnění námítky č. 2

Obec Chlístovice nesouhlasí s navrhovaným vedením koridoru VRT D216 v katastru obce Opatovice I a souvisejících katastrech mimo koridor územní rezervy vymezený ve stávajících ZÚR SK Středočeského kraje a žádáme jeho vedení buď mimo území obce Chlístovice nebo ve stávajícím území vymezeném územní rezervou. Pro naše stanovisko uvádíme následující důvody:

1) Přeložení trasy mimo koridor schválené územní rezervy v platné ZÚR SK Středočeského kraje vyvolává vzhledem k technickým možnostem VRT nutná přeložení trasy i v dalších katastrech (např. přiblížení trasy k intravilánu a pozemkům určeným k výstavbě v obci Paběnice) a přímo zasahuje území obce Chlístovice, kdy m.j. navrhovaný koridor přímo zasáhne domy č.p. 13 a č.p. 23, k.ú. Zdeslavice, které se před touto zamýšlenou aktualizací nenacházely ve vymezené územní rezervě a bude nutná buď přímo demolice těchto domů, nebo budou nutná zásadní compensační opatření pro zachování jejich funkce. O takových compensačních opatřeních ani dalším postupu se VVURÚ ani odůvodnění AZÚR SK nezmiňují, což považujeme za další známku jejich nedostatečného vypracování a vyhodnocení a požadujeme jejich přepracování, které by respektovalo stávající stav ÚPD. Rovněž podotýkáme, že i po zohlednění případných compensačních opatření, bude nepřijatelným způsobem snížena kvalita života ve jmenovaných nemovitostech.

2) Jednou z podstatných vlastností práva i územně plánovací dokumentace by měla být jejich předvídatelnost, což zde zřetelně nebylo splněno. Územní rezerva je záměrně výrazně širší než území potřebné na vedení koridoru VRT D216 a zpřesnění jeho vedení by tudíž mělo tuto skutečnost respektovat a pohybovat se v mantinelech dané územní rezervy. Fysické a právnické osoby vlastníci stavby a pozemky v území územní rezervy se na vedení trati mohly připravovat, zatímco fyzické a právnické osoby vlastníci stavby a pozemky mimo územní rezervu měly plné právo očekávat, že nebudou zasaženy případnou výstavbou VRT v koridoru D216.

Zdůvodnění námítky č. 3

Obec Chlístovice nesouhlasí s navrhovaným vedením koridoru VRT D216 ve jmenovaných katastrech, protože případnou realizací této stavby dojde k výraznému narušení přírodních hodnot celokrajského významu. Pro naše stanovisko uvádíme následující důvody:

1) Navrhovaná trasa koridoru VRT D216 vede v blízkosti MZCHÚ PP Janský potok (cca 200 m od okraje koridoru) a PR Malá a velká olšina (cca 400 m od okraje koridoru). Vzhledem k tomu, že obě lokality se nacházejí v mělkých údolních nivách a vzhledem k tomu, že předmětem ochrany v nich jsou mokřadní společenstva rostlin a živočichů (a v případě PP Janský potok navíc populace silně ohrožené střevo potoční) nelze vyloučit (a v případě PP Janský potok vzhledem k uspořádání cestní sítě lze přímo předpokládat), že dojde k přímému narušení vodního režimu stanovišť a ohrožení či zničení předmětu ochrany. Toto riziko není zohledněno ani ve VVURÚ ani ve zdůvodnění AZÚR SK, a proto žádáme jejich přepracování a vyhodnocení daných rizik. V tomto ohledu bychom rovněž rádi poznamenali, že okres Kutná Hora patří k okresům s historií intenzivního zemědělského využívání

se všemi průvodními negativními jevy (rozsáhlé meliorace, intenzivní plošné hnojení), což vedlo k výraznému ochuzení jeho bioty, což se projevilo především na nelesních stanovištích. Celý okres má zlomek chráněných území v porovnání s několikanásobně menší a přitom zalidněnější Prahou. Prakticky se jedná o dvě hlavní mokřadní rezervace na území okresu (PP Rybníček u Hořan má význam pouze jako naleziště jediného vzácného druhu) a jediným dalším hodnotným mokřadním biotopem na okrese je registrovaný VKP Bezděkov (k.ú. Vernýřov) s nálezy několika zákonem chráněných druhů rostlin. V této situaci by realizace koridoru D216 v daném vedení vedla k dalšímu bezprecedentnímu ničení zbytků hodnotných přírodních biotopů na okrese.

2) Navrhované vedení trasy koridoru VRT D216 sice mívá nadregionální biocentrum ÚSES č. 57 Chraňbožský les v jeho části nacházející se ve Středočeském kraje, ale je vedeno tak, že dojde k nevyhnutelnému jeho zasažení v části, jež se nachází v kraji Vysočina (aktuální způsob projednávání vedení trasy koridoru nápadně připomíná nechvalně známou kausu vedení trasy dálnice D8 skrz České Středohoří v devadesátých letech minulého století). Vzhledem k tomu, že biocentra ÚSES (všech stupňů) jsou vymezována jako celek (a jako na celek jsou na ně kladeny požadavky pro jejich vymezení), tudíž poškození funkce nadregionálního biocentra v v jeho vysočinské části přímo zasáhne i jeho středočeskou část, protože se jedná o jeden celek právně i funkčně. Kromě zasažení významného nadregionálního biocentra dojde při současném vedení koridoru nevyhnutelně k přímému ohrožení dalšího mokřadního MZCHÚ a zároveň EVL, PR Hroznětínská louka a olšina hned za hranicemi kraje, stejně jako k přetnutí dalšího registrovaného koridoru pro dálkovou migraci velkých savců (podobně jako to, na něž poukazuje VVURÚ v k.ú. Košice a Polánka u Malešova a pro něž navrhuje opatření pro minimalizaci dopadů). Požadujeme pojmenování těchto risik a jejich doplnění do VVURÚ a zdůvodnění AZÚR SK, navržení opatření na zabránění vzniku negativních dopadů navrhovaného koridoru D216 na přírodu okresu Kutná Hora a související řádné přepracování VVURÚ a zdůvodnění AZÚR SK (a samozřejmě i příslušné změny samotného textu AZÚR SK). Navrhované vedení koridoru VRT D216 hrozí zničit jeden z posledních kusů harmonické krajiny okresu Kutná Hora (měřeno KES i dalšími metrikami, např. podíl polopřirozených biotopů v rámci mapování NATURA 2000).

Zdůvodnění připomínky č. 1

Obec Chlístovice poukazuje na nedostatečnou podrobnost formulace návrhu aktualizace změn ZÚR SK Stř. kraje, které jednoznačně neumožňují vyhodnocení dopadů navrhovaného koridoru VRT D216 na kvalitu života v obci Chlístovice, jakož i celém okrese Kutná Hora, které tímto koridorem budou postiženy. Konkrétně návrh neřeší následující jevy v území, kterým se zabývají naše námítky: 1) zdroje pitné vody v Chlístovicích – VVURÚ a zdůvodnění AZÚR SK poukazují na jeho ohrožení, ale tvrdí, že budou řádně nahrazeny, ale cíleně neříkají odkud odkazující na vodní zákon, přičemž v současné situaci chybí na okrese adekvátní náhrada, kterou stejným koridorem ohrožené VD Vrchlice stěží může poskytnout vzhledem k chronickému nedostatku vody, kterým v posledních letech čelí i bez předpokládatelných negativních dopadů stavby, které přetíná celé její zdrojové povodí, které je vymezeno jako chráněná oblast akumulace vod v územně analytických podkladech, což stávající VVURÚ a zdůvodnění AZÚR SK zcela opomíjejí; 2) vedení koridoru VRT D216 potenciálně dále zasáhne již takto překerní dopravní situaci na velké části okresu Kutná Hora, kdy dojezdové časy jak hromadnou, tak i osobní automobilovou dopravou jsou v rozsáhlých částech okrasu naprosto likvidační pro pouhou další demografickou tamějších sídel a odchodu obyvatel v produktivním věku do městských center, navrhovaná stavba je tak potenciálně zcela v rozporu s politikou podpory a obnovy venkova Ministerstva pro místní rozvoj.

Zdůvodnění připomínky č. 2

Domníváme se, že návrh se pouze formalistně snaží vyhovět zákonným požadavkům, a i to v mnoha případech značně povrchním způsobem, nač poukazujeme m.j. ve zdůvodnění všech tří námitek. V konkrétní rovině VVURÚ ani zdůvodnění a vlastní text AZÚR SK se nevyrovnávají s řešením risik pro zásobování pitnou vodou, (i jen na malém zkoumaném zlomku trasy koridoru D216) zmatečně vyčíslují zasažené domovy obyvatel, nevyhodnocují předpokládané dopady výstavby koridoru (pouze finální stav) na kvalitu života obyvatel zasažených obcí, jakož i na stav přírody a krajiny

okresu Kutná Hora. Požadujeme proto doplnění těchto materiálů a zohlednění výše uvedených připomínek.

Obec Chlístovice se rovněž plně ztotožňuje s připomínkami podanými spolkem VRTáci, z.s. dne 16.5.2022 v zastoupení [redacted] které jsou přílohou tohoto podání.

Na základě výše uvedených námitek a připomínek navrhuje Zastupitelstvu Středočeského kraje, aby navrhovanou 9. aktualizaci ZÚR SK Středočeského kraje zamítlo, popř. ji vrátilo k zásadnímu přepracování, které by zohledňovalo výše uvedené skutečnosti.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad Námitka č. 1 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem trasy koridoru VRT D216 na území obce: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad Námitka č. 2 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem přeložení trasy koridoru VRT D216 v katastru obce Opatovice I a souvisejících katastrech mimo územní rezervu vymezenou předchozí ZÚR SK Středočeského kraje: Vychází zejména z předmluvy bodu [7] a [9]. Příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaným obsahem podkladových materiálů, přičemž mu nepřísluší tyto materiály jakkoliv zpochybňovat. Pořizovatel má povinnost vycházet z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK. Pořizovatel 9. AZÚR SK nemůže reagovat na podklady aktualizované, neboť by to vedlo k neustálému vracení pořizovacího procesu do předchozích kroků. Alternativní řešení může být předmětem některé z dalších aktualizací ZÚR SK.

Ad Námitka č. 3 – Obec Chlístovice nesouhlasí s návrhem trasy koridoru VRT D216 v katastrech Chlum u Zbýšova, Dobrovítov a Čejkovice: Vychází zejména z předmluvy bodu [7] a [9]. Příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaným obsahem podkladových materiálů, přičemž mu nepřísluší tyto materiály jakkoliv zpochybňovat. Pořizovatel má povinnost vycházet z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK. Pořizovatel 9. AZÚR SK nemůže reagovat na podklady aktualizované, neboť by to vedlo k neustálému vracení pořizovacího procesu do předchozích kroků. Alternativní řešení může být předmětem některé z dalších aktualizací ZÚR SK.

Ad Připomínka 1 - V dané úrovni podrobnosti Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ) a návrhu 9. AZÚR SK nelze dostatečně vyhodnotit dopady navrhovaného koridoru D216 na region, jímž prochází: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Protihluková zábrana odpovídá konkrétnímu technickému řešení a způsob provedení výsledného záměru, který není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu

plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Připomínka 2 - Proces posuzování VVURÚ a navrhování dané AZÚR SK nevzal, dle našeho názoru, řádně v potaz všechny podstatné skutečnosti a žádáme jeho doplnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK. V rámci vyhodnocení vlivů 9. Aktualizace ZÚR SK jsou stanovené požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví. Tyto požadavky jsou buďto součástí taxativního výčtu požadavků pro konkrétní koridor, nebo jsou již součástí znění předmětných článků v rámci stávajícího platného znění ZÚR SK.

Ad ztotožnění s připomínkami podanými spolkem VRTáci, z.s – viz. Dokument Příloha č. 3 – návrh vyhodnocení připomínek – část A, kapitola Společné vyhodnocení připomínek podatelů s obdobným zněním k 9 aktualizaci zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ČÍSLO VE SPISU: 70.	Č. J.: 061804/2022/KUSK	PODATEL: Obec Třebovle	DATUM: 18.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Námitky obce dotčené návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů této 9. aktualizace na udržitelný rozvoj území, podané dle § 37 odst. 2 správního řádu. Vážená paní vedoucí, dne 11.5.2022 proběhlo veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“). Vzhledem k tomu, že naše obec Třebovle a především jí spravovaná obec Miškovice jsou obcemi, dotčenými tímto návrhem, uplatňují dle ustanovení § 42b odst. 4. stavebního zákona v zákonné lhůtě sedmi (7) dnů od veřejného projednání, dle ust. §37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tyto námitky, které jsou rozděleny do částí A) jako kvalifikované, vztahující se k části koridoru VRTu zasahující do ků našich obcí, a do části B) jako obecné, vztahující se k dopadům VRTu na krajinné uspořádání a na život lidí a zvířat, žijících kolem koridoru VRTu:

A) Kvalifikované námitky:

1) Stavba koridoru VRTu v lokalitě kolem obce Miškovice, který je plánován v krajinné zářezu a přibližuje se na 140m k zástavbě RD, nepočítá směrem k této zástavbě s výstavbou ani ochranné, protihlukové zdi, ani ochranného valu či náspu. Na druhou stranu, do otevřené krajiny, je protihluková zeď plánována, směrem do zástavby však nikoli! V tomto je nutné změnit návrh stavby koridoru o protihlukovou ochranu, směrem k zástavbě v obci Miškovice, doplnit.

Odůvodnění: Hlukové poměry se v místě průjezdu lokomotivy VRT zcela změní, viz strana 2. 9.AZÚR SK. V tomto případě se jedná o vzdálenost k zástavbě, která spadá do 22% silně obtěžovaných občanů, ne-li do kategorie 11% silně rušených osob. Proto je nezbytné vybudovat ochrannou, protihlukovou zábranu koridoru VRTu, v místě průjezdu v blízkosti zástavby obce Miškovice.

B) Obecné námitky:

1) Podkladem pro chystané stavby VRT je Usnesení vlády ČR č. 389, O Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, z 22.05.2017. Koridory navržené v 9.AZÚR SK jsou součástí těchto rychlých spojení. Usnesení vlády z roku 2017 však vůbec neobsáhlo a nepředpokládalo: Dva roky trvající pandemii SARS COVID – 19, dvě migrační vlny (v roce 2018 a nyní 2022), válečný konflikt na Ukrajině (2022) a dopady související s inflací atakující 15% a s tím související vysoké ceny energií a obslužnost VRT. Navíc stavba VRTu není ekonomicky návratná a ani tak nebyla nikdy plánována! Odůvodněn: Česká republika se dlouhodobě zadlužuje stále vzrůstajícím tempem a z pohledu zásadních geopolitických změn na celém světě bychom měli mít z hlediska investic jiné priority než výstavbu VRTu.

2) Neexistují relevantní podklady pro deklaraci předpokládaného počtu přepravovaných cestujících. Jedná se pouze o odhad projektanta stavby, vycházející z úbytku cestujících z provozu na D1...? A

tím souvisí navyšování přepravovaných osob, zřejmě dle požadavků zadavatele. V roce 2021 uváděla Správa Železnic (SŽ) 50tisíc zájemců o přepravu mezi Prahou-Brnem-Břeclaví, letos už SŽ tvrdí, že by to mohlo být 60tisíc, a domníváme se, že pro příští rok, aby podpořila nutnost výstavby VRTu, to bude 70tisíc a více. Pandemie Covidu změnila situaci na trhu práce, zaměstnanci zůstávají na Home office a pracují z domova a šetří náklady zaměstnavatele. Cestování za prací a na osobní schůzky se maximálně omezilo. Plánovaný objem 60 000 cestujících přepravených denně, při počtu cca 500 cestujících v jednom vlaku, znamená 120 vypravených vlaků denně. Ovšem dnes jsme se z materiálů projektanta Atelier T-plan s.r.o. dozvěděli, že denní objem přepravy je plánován na 288 denních, a dokonce 36 nočních vlaků! To by znamenalo cca 324 vypravených vlaků denně, když počítáme naplněnou kapacitu z 75%, to je celkem 121 500 přepravených cestujících denně? Kam jich bude tolik cestovat? Nevymykají se očekávání SŽ realitě. Odůvodnění: Dle našeho názoru jsou počty přepravovaných cestujících pouze nekvalifikovaných odhadem SŽ, nelze je nijak vypočítat, ani statistickou metodou či pravděpodobnostním poměrem určit. Navíc 324 vlaků denně je plánováno oběma nebo jen jedním směrem? Jak se bude nasedat na koridor VRTu, pokud není cestující přímo z Brna/Prahy/Břeckavi? VRT podle EUD má mít zastávky od sebe 200-400km..! Cestující se bude muset nejprve z místa svého bydliště dopravit do místa A, kde je nástupiště VRTu, někde odstavit auto, odjet rychlostí 300km/hod do místa B a tam se nějak přepravit do místa C, kde bude probíhat schůzka, resp. jednání. Cesta zpět je obdobně nepohodlná. Při porovnání časové náročnosti přepravy z místa A do místa B VRT/osobní vozidlo vychází rychlejší, pohodlnější, flexibilnější a při 4 cestujících v OA i cenově dostupnější cestování osobním vozidlem. Spotřebované PHM vykompenzuje spotřebovaná energie VRTu, protože nevyužívá zelenou energii a tu vyrábíme z fosilních paliv nebo z jádra.

3) Využitím koridorů pro železniční dopravu má dojít k převedení části objemu automobilové přepravy zboží na železnici. S tím souvisí střednědobá strategie (zpracovaná do roku 2020...!) která deklaruje, že zavedení VRTu povede i ke zlepšení kvality ovzduší v ČR. Návrh 9. AZUR SK proklamuje, že přispívá k dosažení těchto cílů. Ze studie dlouhodobé strategie SŽ, která je volně k dispozici vyplývá, že poměr automobilové dopravy se sníží jen velmi málo, asi 8%, ale stoupnou objemy přepravovaného zboží na železnici celkově. Pokud je tím myšleno, že přesunem cestujících k cestování VRTem dojde k uvolnění železničních tratí pro navýšení objemu přepravy po železnici, tak to je pouze přání otcem myšlenky, protože ani při dotované přepravě roll-on nedošlo k jejímu využívání pro přepravu nákladů a MKD se vrátila na silnici. Odůvodnění: Na veřejném projednávání vedené v říjnu 2021 v Kutné Hoře bylo zástupci SŽ a MMR ČR řečeno, že nelze VRTem přepravovat žádný náklad, protože rychlost lokomotivy a sklon trati toto vůbec nedovoluje a došlo by k převrácení vagonů. Na dotaz ohledně použití jiných, než TGV lokomotiv a vagonů, bylo odpovězeno, že je nelze na VRTu použít, protože nesplňují nároky na rychlost, sklon trati a zakřivení zatáček. Tzn. že na trať nemohou najíždět běžně používané lokomotivy a vagony.

4) V současné době soukromí zemědělci a zemědělská družstva obdělávají lány zemědělské půdy při aktuální spotřebě PHM. Vybudovaný koridor VRTu, dle vyjádření uvedeném v návrhu 9. AZUR SK, zásadně změní krajinný ráz povede k fragmentaci krajiny. Zemědělci budou muset najíždět desítky kilometrů s těžkou technikou, aby kvalitně obdělali vlastní, nebo propachtovanou zemědělskou půdu na obou stranách polí, rozdělených koridorem. Odůvodnění: Je nezbytné v návrzích SPD zajistit, aby se zemědělská technika dostala bez najíždění desítek km navíc na pozemky, které budou přehrazeny koridorem VRTu a pro zemědělce nedostupné. Je s tím počítáno?

5) Zemědělská půda je základní a nenahraditelný výrobní prostředek našeho státu. Zábor a trvalé znehodnocení nejkvalitnějších půd I. a II: bonitních tříd ze ZPF (celkem trasy D216 (198,85ha) a D217 (47,39) plánují znehodnotit pozemky o výměře cca 246,24ha a PUPFL – 14,23ha) je zásahem do strategické potravinové bezpečnosti naší země. MŽP žádá o porovnání záboru ZPF ve všech variantách tras, viz. zadávací dokumentace. Ke kompenzaci za zábor půdy by mělo dojít ekvivalentní půdní náhradou a nikoli výkupem (vyvlastněním). SEA předpokládá zábor pozemku pro výstavbu trati v šíři 40m, TGV dle francouzské normy SNSF požaduje 150m, studie SŽ uvádí 14m! Nejedná se ale o ochranné pásmo, jedná se o reálný zábor pozemku, na kterém budou postaveny dvě kolejiště

VRTu, k tomu násep nebo zářez, ochranný val nebo protihluková zeď, a manipulační cesta vedoucí kolem VRTu. Bude nutné tyto pozemky vykoupit a nahradit a bude nezbytné zaplatit za ozelenění celého koridoru VRTu po provedené stavbě.

Odůvodnění: Zábor a trvalé zničení kvalitní zemědělské půdy ze ZPF výstavbou VRTu je razantním zásahem do základních lidských práv (vlastnictví) a mělo by být proto prováděno jen v nezbytné míře, citlivě a pouze, pokud je takový zásah ve veřejném zájmu obhajitelný.

6) Střednědobá strategie udržitelnosti rozvoje území říká jasně: Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, potírat rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity, chránit kulturní dědictví naší země a zejména do roku 2020 zajistit ochranu, obnovu a udržitelné využívání suchozemských a vnitrozemských sladkovodních ekosystémů a jejich služeb, zejména lesů, mokřadů, hor a suchých oblastí, v souladu se závazky z mezinárodních dohod. V návrhu 9. AZÚR SK není tato problematika nijak řešena, návrh žádnou ochranu ve smyslu shora uvedeném neposkytuje a nemá k ní žádný vztah. Výstavbou VRTu dojde k: poškození pramenišť a studní ve více obcích kolem koridoru; ve 2 případech má být VRT cca 600m od oblasti Natura - SP 12/2020 neuvádí všechny dotčené oblasti Natura 2000 a rozchází se se SEA; ne všechny USES (Územní systémy ekologické stability) budou respektovány, některé budou "bez ochrany"; škody a změny na krajinném rázu, fragmentace krajiny, zničení lesů, zemědělské půdy a mokřadů, jak uvádí SEA; poškození historických stromů, staveb, ...! Odůvodnění: 9. AZÚR SK musí nechat ATELIER T-plan s.r.o. přehodnotit dopady výstavby koridoru VRTu na okolní krajinu, na podzemní zásoby vody (viz několikrát diskutovaný zdroj pitné vody Vrchlice pro 60 000 lidí), nevratné škody na krajinném rázu, v neposlední řadě i poškození historických stromů a staveb. Uvedené námitky byly projednány a schváleny zastupitelstvem obce Třebovle. Pevně věříme, že naše námitky budou iniciační pro příslušné úřady jak KÚSK, tak MD ČR, které pak již samy rozhodnou o změně a případném zastavení přípravy realizace VRTu v našem regionu.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad A1) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Protihluková zábrana odpovídá konkrétnímu technickému řešení a způsob provedení výsledného záměru, který není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad B1) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad B2) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B4): Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedení vyhodnocení byl formulován požadavek na zajištění zachování prostupnosti území, požadavek na zachování vazeb mezi obcemi, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Ad B5) Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochrana hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhnete tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude nájisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Ad B6) Navrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typy ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
71.	061815/2022/KUSK	Obec Třebovle	18.5.2022	ANO

TEXT PODÁNÍ: Námitky obce dotčené návrhem 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů této 9. aktualizace na udržitelný rozvoj území, podané dle § 37 odst. 2 správního řádu. Vážená paní vedoucí, dne 11.5.2022 proběhlo veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“). Vzhledem k tomu, že naše obec Třebovle a především jí spravovaná obec Miškovice jsou obcemi, dotčenými tímto návrhem, uplatňují dle ustanovení § 42b odst. 4. stavebního zákona v zákonné lhůtě sedmi (7) dnů od veřejného projednání, dle ust. §37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tyto námitky, které jsou rozděleny do částí A) jako kvalifikované, vztahující se k části koridoru VRTu zasahující do ků našich obcí, a do části B) jako obecné, vztahující se k dopadům VRTu na krajinné uspořádání a na život lidí a zvířat, žijících kolem koridoru VRTu:

A) Kvalifikované námitky:

1) Stavba koridoru VRTu v lokalitě kolem obce Miškovice, který je plánován v krajinné zářezu a přibližuje se na 140m k zástavbě RD, nepočítá směrem k této zástavbě s výstavbou ani ochranné, protihlukové zdi, ani ochranného valu či náspu. Na druhou stranu, do otevřené krajiny, je protihluková zeď plánována, směrem do zástavby však nikoli! V tomto je nutné změnit návrh stavby koridoru o protihlukovou ochranu, směrem k zástavbě v obci Miškovice, doplnit.

Odůvodnění: Hlukové poměry se v místě průjezdu lokomotivy VRT zcela změny, viz strana 2. 9.AZÚR SK. V tomto případě se jedná o vzdálenost k zástavbě, která spadá do 22% silně obtěžovaných občanů, ne-li do kategorie 11% silně rušených osob. Proto je nezbytné vybudovat ochrannou, protihlukovou zábranu koridoru VRTu, v místě průjezdu v blízkosti zástavby obce Miškovice.

B) Obecné námitky:

1) Podkladem pro chystané stavby VRT je Usnesení vlády ČR č. 389, O Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, z 22.05.2017. Koridory navržené v 9.AZÚR SK jsou součástí těchto rychlých spojení. Usnesení vlády z roku 2017 však vůbec neobsáhlo a nepředpokládalo: Dva roky trvající pandemii SARS COVID – 19, dvě migrační vlny (v roce 2018 a nyní 2022), válečný konflikt na Ukrajině (2022) a dopady související s inflací atakující 15% a s tím související vysoké ceny energií a obslužnost VRT. Navíc stavba VRTu není ekonomicky návratná a ani tak nebyla nikdy plánována! Odůvodněn: Česká republika se dlouhodobě zadlužuje stále vzrůstajícím tempem a z pohledu zásadních geopolitických změn na celém světě bychom měli mít z hlediska investic jiné priority než výstavbu VRTu.

2) Neexistují relevantní podklady pro deklaraci předpokládaného počtu přepravovaných cestujících. Jedná se pouze o odhad projektanta stavby, vycházející z úbytku cestujících z provozu na D1...? A tím souvisí navyšování přepravovaných osob, zřejmě dle požadavků zadavatele. V roce 2021 uváděla Správa Železnic (SŽ) 50tisíc zájemců o přepravu mezi Prahou-Brnem-Břeclaví, letos už SŽ tvrdí, že by to mohlo být 60tisíc, a domníváme se, že pro příští rok, aby podpořila nutnost výstavby VRTu, to bude 70tisíc a více. Pandemie Covidu změnila situaci na trhu práce, zaměstnanci zůstávají na Home office a pracují z domova a šetří náklady zaměstnavatele. Cestování za prací a na osobní schůzky se maximálně omezilo. Plánovaný objem 60 000 cestujících přepravených denně, při počtu cca 500 cestujících v jednom vlaku, znamená 120 vypravených vlaků denně. Ovšem dnes jsme se z materiálů projektanta Atelier T-plan s.r.o. dozvěděli, že denní objem přepravy je plánován na 288 denních, a dokonce 36 nočních vlaků! To by znamenalo cca 324 vypravených vlaků denně, když počítáme naplněnou kapacitu z 75%, to je celkem 121 500 přepravených cestujících denně? Kam jich bude tolik cestovat? Nevymykají se očekávání SŽ realitě. Odůvodnění: Dle našeho názoru jsou počty přepravovaných cestujících pouze nekvalifikovaným odhadem SŽ, nelze je nijak vypočítat, ani statistickou metodou či pravděpodobnostním poměrem určit. Navíc 324 vlaků denně je plánováno oběma nebo jen jedním směrem? Jak se bude nasedat na koridor VRTu, pokud není cestující přímo z Brna/Prahy/Břeckavi? VRT podle EUD má mít zastávky od sebe 200-400km..! Cestující se bude muset nejprve z místa svého bydliště dopravit do místa A, kde je nástupiště VRTu, někde odstavit auto, odjet rychlostí 300km/hod do místa B a tam se nějak přepravit do místa C, kde bude probíhat

schůzka, resp. jednání. Cesta zpět je obdobně nepohodlná. Při porovnání časové náročnosti přepravy z místa A do místa B VRT/osobní vozidlo vychází rychlejší, pohodlnější, flexibilnější a při 4 cestujících v OA i cenově dostupnější cestování osobním vozidlem. Spotřebované PHM vykompenzuje spotřebovaná energie VRTu, protože nevyužívá zelenou energii a tu vyrábíme z fosilních paliv nebo z jádra.

3) Využitím koridorů pro železniční dopravu má dojít k převedení části objemu automobilové přepravy zboží na železnici. S tím souvisí střednědobá strategie (zpracovaná do roku 2020...!) která deklaruje, že zavedení VRTu povede i ke zlepšení kvality ovzduší v ČR. Návrh 9. AZUR SK proklamuje, že přispívá k dosažení těchto cílů. Ze studie dlouhodobé strategie SŽ, která je volně k dispozici vyplývá, že poměr automobilové dopravy se sníží jen velmi málo, asi 8%, ale stoupnou objemy přepravovaného zboží na železnici celkově. Pokud je tím myšleno, že přesunem cestujících k cestování VRTem dojde k uvolnění železničních tratí pro navýšení objemu přepravy po železnici, tak to je pouze přání otcem myšlenky, protože ani při dotované přepravě roll-on nedošlo k jejímu využívání pro přepravu nákladů a MKD se vrátila na silnici. Odůvodnění: Na veřejném projednávání vedené v říjnu 2021 v Kutné Hoře bylo zástupci SŽ a MMR ČR řečeno, že nelze VRTem přepravovat žádný náklad, protože rychlost lokomotivy a sklon trati toto vůbec nedovoluje a došlo by k převrácení vagonů. Na dotaz ohledně použití jiných, než TGV lokomotiv a vagonů, bylo odpovězeno, že je nelze na VRTu použít, protože nesplňují nároky na rychlost, sklon trati a zakřivení zatáček. Tzn. že na trať nemohou najíždět běžně používané lokomotivy a vagony.

4) V současné době soukromí zemědělci a zemědělská družstva obdělávají lány zemědělské půdy při aktuální spotřebě PHM. Vybudovaný koridor VRTu, dle vyjádření uvedeném v návrhu 9. AZUR SK, zásadně změní krajinný ráz povede k fragmentaci krajiny. Zemědělci budou muset najíždět desítky kilometrů s těžkou technikou, aby kvalitně obdělali vlastní, nebo propachtovanou zemědělskou půdu na obou stranách polí, rozdělených koridorem. Odůvodnění: Je nezbytné v návrzích SPD zajistit, aby se zemědělská technika dostala bez najíždění desítek km navíc na pozemky, které budou přehrazeny koridorem VRTu a pro zemědělce nedostupné. Je s tím počítáno?

5) Zemědělská půda je základní a nenahraditelný výrobní prostředek našeho státu. Zábor a trvalé znehodnocení nejkvalitnějších půd I. a II: bonitních tříd ze ZPF (celkem trasy D216 (198,85ha) a D217 (47,39) plánují znehodnotit pozemky o výměře cca 246,24ha a PUPFL – 14,23ha) je zásahem do strategické potravinové bezpečnosti naší země. MŽP žádá o porovnání záboru ZPF ve všech variantách tras, viz. zadávací dokumentace. Ke kompenzaci za zábor půdy by mělo dojít ekvivalentní půdní náhradou a nikoli výkupem (vyvlastněním). SEA předpokládá zábor pozemku pro výstavbu trati v šíři 40m, TGV dle francouzské normy SNSF požaduje 150m, studie SŽ uvádí 14m! Nejedná se ale o ochranné pásmo, jedná se o reálný zábor pozemku, na kterém budou postaveny dvě kolejiště VRTu, k tomu násep nebo zářez, ochranný val nebo protihluková zeď, a manipulační cesta vedoucí kolem VRTu. Bude nutné tyto pozemky vykoupit a nahradit a bude nezbytné zaplatit za ozelenění celého koridoru VRTu po provedené stavbě.

Odůvodnění: Zábor a trvalé zničení kvalitní zemědělské půdy ze ZPF výstavbou VRTu je razantním zásahem do základních lidských práv (vlastnictví) a mělo by být proto prováděno jen v nezbytné míře, citlivě a pouze, pokud je takový zásah ve veřejném zájmu obhajitelný.

6) Střednědobá strategie udržitelnosti rozvoje území říká jasně: Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, potírat rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity, chránit kulturní dědictví naší země a zejména do roku 2020 zajistit ochranu, obnovu a udržitelné využívání suchozemských a vnitrozemských sladkovodních ekosystémů a jejich služeb, zejména lesů, mokřadů, hor a suchých oblastí, v souladu se závazky z mezinárodních dohod. V návrhu 9. AZUR SK není tato problematika nijak řešena, návrh žádnou ochranu ve smyslu shora uvedeném neposkytuje a nemá k ní žádný vztah. Výstavbou VRTu dojde k: poškození pramenišť a studní ve více obcích kolem koridoru; ve 2 případech má být VRT cca 600m od oblasti Natura - SP 12/2020 neuvádí všechny dotčené oblasti Natura 2000 a rozchází se se SEA; ne všechny USES (Územní systémy ekologické stability) budou respektovány, některé budou "bez ochrany"; škody a změny na

krajinném rázu, fragmentace krajiny, zničení lesů, zemědělské půdy a mokřadů, jak uvádí SEA; poškození historických stromů, staveb, ...! Odůvodnění: 9.AZÚR SK musí nechat ATELIER T-plan s.r.o. přehodnotit dopady výstavby koridoru VRTu na okolní krajinu, na podzemní zásoby vody (viz několikrát diskutovaný zdroj pitné vody Vrchlice pro 60 000lidí), nevratné škody na krajinném rázu, v neposlední řadě i poškození historických stromů a staveb. Uvedené námitky byly projednány a schváleny zastupitelstvem obce Třebovle. Pevně věříme, že naše námitky budou iniciační pro příslušné úřady jak KÚSK, tak MD ČR, které pak již samy rozhodnou o změně a případném zastavení přípravy realizace VRTu v našem regionu.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad A1) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Protihluková zábrana odpovídá konkrétnímu technickému řešení a způsob provedení výsledného záměru, který není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Provedeno bylo vyhodnocení vlivů koridorů ve vztahu k veřejnému zdraví. Bylo stanoveno opatření požadující minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území. Toto opatření se vztahuje k obcím, ve kterých bylo identifikováno riziko vzniku negativních vlivů ve vztahu k veřejnému zdraví resp. hlukové zátěži, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Ad B1) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Ad B2) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B3) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad B4): Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci zpracování VVÚRU bylo formulováno opatření požadující zachování prostupnosti území, toto opatření je zapracováno do Zásad územního rozvoje, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Ad B5) Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhneme tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Ad B6) Navrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typů ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy. Detail hodnocení odpovídá měřítku zpracování ZÚR.

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
76.	062059/2022/KUSK	Obec Košice	18.5.2022	ANO

TEXT PODÁNÍ: Obec Košice uplatňuje námitku k vedení trasy zpřesněného koridoru VRT na území obce Košice a v jejím okolí. Obec Košice požaduje, aby návrh koridoru VRT zahrnoval úpravu trasy dle dohody se SŽ. Obec Košice, vzhledem k měřítku mapy A9 ZÚR SK, nemůže prověřit, zda byla do návrhu zanesená úprava trasování VRT dohodnutá se zástupci SŽ. Dohodnutou trasu zasíláme v příloze. Námitku zasílá Obec Košice jménem zastupitelstva obce, které se pro podání námitky rozhodlo usnesením na svém zasedání ze dne 16. 5. 2022. Se zástupci SŽ jednala Obec Košice opakovaně, konkrétně 3. 6. 2021 a 25.10. 2021. Z jednání jsou zástupci SŽ vypracovány záznamy.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Pořizovatel má povinnost vycházet z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK. Pořizovatel 9. AZÚR SK

nemůže reagovat na podklady aktualizované, neboť by to vedlo k neustálému vracení pořizovacího procesu do předchozích kroků. Alternativní řešení může být předmětem některé z dalších aktualizací ZÚR SK.

ČÍSLO VE SPISU: 119.	Č. J.: 074631/2022/KUSK	PODATEL: Obec Třebestovice	DATUM: 13.6.2022	V TERMÍNU: ANO
----------------------------	----------------------------	-------------------------------	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Stanovisko obce Třebestovice k návrhu 9.aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území

Obec Třebestovice v souladu s požadavky zákona č. 500/2004 Sb., správní řád dle § 37 odst. 2, vyjadřuje své stanovisko k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území.

Silniční doprava

Intenzita provozu na paralelních komunikacích II/330 a II/611 bude plánovanou výstavbou infrastruktury zatížena. V úseku zkapacitnění dálnice se vyskytuje budoucí plánovaná spojka D217 pro trať VRT - Nymburk. V Nehvizdech je plánované velkokapacitní parkoviště pro 3500 automobilů. V souvislosti s navýšením automobilové dopravy ze širokého okolí středočeského kraje po dálnici D11 a silnici II/611, II/330 je důležité řešit dopady uvedené níže. ZÚR SK nenavrhuje prostorová či projektová specifická opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování zkapacitnění D11.

Železniční doprava

ZÚR SK nenavrhuje prostorová či projektová specifická opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování výstavby spojky D217 pro trať VRT – Nymburk.

Hluk

Poslední studie hluku byla provedena v r. 2017 a zabývala se pouze vlivem dálnice samotné. V katastrálním území obce Třebestovice se nachází další infrastruktura, která je producentem hluku, a z toho důvodu je třeba se na celkové hlukové znečištění dívat synergicky. Nejdůležitějšími stavbami jsou silnice II/611, II/330, stávající železniční trať 060 Poříčany – Nymburk a neposlední řadě plánovaná stavba VRT D217 pro trať VRT – Nymburk.

Péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území

Prostupnost krajiny

V území je navrženým zkapacitnění dálnice D11 a výstavbou VRT (směr Nymburk) ohrožena prostupnost krajiny. Prostupnost krajiny v souvislosti s výstavbou dálnice D11 a komunikací II. třídy 330 nebyla řešena. Hustý provoz na komunikaci II. třídy 330 (dálniční přivaděč) ohrožuje zvěř v přilehlém Kerském lese, která se nemohou z nepropustného území dostat a dochází na této komunikaci k častému střetu se zvěří. V území by bylo vhodné vybudovat biokoridor mezi Kerským lesem a Třebestovicemi.

Výstavbou VRT, souběžnou s dálnicí D11 a komunikací II. třídy 330 se zvířata dostanou do nepropustného území. Po rozšíření dálnice v tomto konkrétním případě zůstane jen malá část lesa a bylo by dobré ji propojit.

Obec Třebestovice má ve svém schváleném územním plánu navrženu cyklotrasu přes dálnici D11. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj tuto navrženou prostupnost krajiny nezmiňuje.

Srůstání sídel

Obec Třebestovice upozorňuje na nesoulad zásad územního rozvoje Středočeského kraje s územními plány obcí a měst Středočeského kraje. Obec Třebestovice uplatňovala připomínky vůči změně územního plánu města Sadská, který nerespektuje a narušuje cenné venkovské urbanistické struktury a dochází v něm ke srůstání sídel. Jedná se o plochu Z11 – Z2 (bydlení individuální).

Zásady zachování a citlivé doplnění výrazu sídel nejsou dodržovány a cíl nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury a architektonické i přírodní dominanty nevhodnou zástavbou a omezit fragmentaci krajiny a srůstání sídel není v územních plánech měst a obcí dodržen.

Voda a zeleň v krajině

Výstavba dálnice D11 měla negativní dopad prameny spodní vody. Obec Třebestovice žádá zajištění pramenů zásobující vodou studny.

S ohledem na plánované vybudování infrastruktury a její negativní dopad obec upozorňuje na nutnost a zlepšení životního prostředí v obci a její těsné blízkosti s využitím prostorového a mikroklimatického vlivu.

Závěr

Katastrální území obce Třebestovice je liniiovými stavbami významně dotčeno. Zkapacitnění dálnice D11 a výstavba spojky D217 pro trať VRT - Nymburk, přinese pohodlné cestování pro tranzit, výrazně však zasáhne do občanů žijících v naší obci.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ:

Ad silniční doprava) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořen význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad železniční doprava) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad hluk) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Posuzování hlukové zátěže Zásadám územního rozvoje nepřísluší. Posuzování hlukových limitů není součástí hodnocení SEA, nýbrž se toto hodnocení realizuje v rámci procesu EIA, který se vztahuje k procesu přípravy dokumentace pro umístění stavby. Obdobná problematika byla řešena v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50A 9/2013 – 85 ze dne 14. června 2013 ve věci dálnice D3 byl použit rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 ve znění: „Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to např. i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb dopravní infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Z uvedeného tedy vyplývá skutečnost, že překračování hlukových limitů není možné posuzovat v rámci vymezeného koridorů VRT 9. AZÚR SK, jehož prověření bude předmětem podrobnějších dokumentací, jimiž Zásady územního rozvoje nejsou.

Ad péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území; prostupnost krajiny)

Ad srůstání sídel) Územně plánovací dokumentace na úrovni kraje, ZÚR SK, jakožto nadřazená dokumentace nemůže být v nesouladu s územními plány obcí a měst Středočeského kraje, přičemž

tato skutečnost vychází z hierarchie nástrojů územního plánování, kdy na tuto skutečnost odkazuje mimo jiné § 36 odst. 5 SZ: „Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. V případě podatelem zmíněných záležitostí ohledně vztahující se k nedostatkům v územních plánech vychází odůvodnění zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem uvedené záležitosti nejsou předmětem 9. AZÚR SK. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Ad voda a zeleň v krajině) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

2) Společné vypořádání námitek podatelů s obdobným zněním k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

- text podání této části je obsahem Přílohy č. 2 – Návrh rozhodnutí o námitkách – část B

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
80.	062157/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
81.	062158/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.)	18.5.2022	ANO
85.	062173/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
86.	062174/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
87.	062175/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
88.	062176/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.)	18.5.2022	ANO
89.	062177/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
90.	062178/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO

91.	062179/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	18.5.2022	ANO
92.	062180/20 22/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.)	18.5.2022	ANO

Podatelé:

Obec Kořenice (pořadové číslo ve spisu: 80)
Obec Opatovice I (pořadové číslo ve spisu: 81)
Červené Janovice (pořadové číslo ve spisu: 85)
Město Kounice (pořadové číslo ve spisu: 86)
Obec Nepoměřice (pořadové číslo ve spisu: 87)
Obec Paběnice (pořadové číslo ve spisu: 88)
Obec Úmonín (pořadové číslo ve spisu: 89)
Obec Vidice (pořadové číslo ve spisu: 90)
Obec Zbýšov (pořadové číslo ve spisu: 91)
Obec Černíny (pořadové číslo ve spisu: 92)

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [10]. Podle přechodného ustanovení NSZ § 319 odst. 2 platí, že "Vymezení záměrů podle odstavce 1 převezme ministerstvo ze zásad územního rozvoje". Jinými slovy první územní rozvojový plán pouze přebírá bezkonfliktní záměry. Do doby vydání druhého rozvojového plánu tedy neustále platí pro kraje povinnost uvést zásady územního rozvoje do souladu s Politikou územního rozvoje ČR, a to i v případě návrhu oprávněného investora. Vyplývá to ostatně i z úplného znění Politiky územního rozvoje platného od 1. 9, 2023, která ukládá vymežit koridor Hlavnímu městu Praha, Středočeskému kraji, Kraji Vysočina, a Jihomoravskému kraji, tedy logicky v zásadách územního rozvoje. Pořizovateli tak vzniká zákonná povinnost podle § 41 odst. 5 kdy "kraj je povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem" což je v tomto případě realizované právě prostřednictvím 9. AZÚR SK. V neposlední řadě nereflexivní doposud neúčinné územně plánovací dokumentace, Územní rozvojový plán, nezakládá nezákonnost, což je evidentní z výše uvedené citace.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Pořizovatel se zpracovatelem jsou při pořizování vázáni obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, dle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno. Prověřování jiných variant není předmětem této aktualizace.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK. Pořizovatel má povinnost vycházet

z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK.

Námitka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [7 a 9]. Proces pořízení podkladů, tedy i studie proveditelnosti není v gesci pořizovatele. Pořizovatel má naopak za úkol z předložených materiálů v rámci pořizovacího procesu vycházet.

Námitka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: O pořízení 9. AZÚR SK zkráceným postupem podle § 42a SZ rozhodlo zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 031-02/2020/ZK ze dne 14.12.2020. Při procesu pořízení zásad územního rozvoje touto formou se postupuje podle § 42a - 42b SZ. Náležitá procesní stránka, ale i stránka obsahová v rámci návrhu 9. AZÚR SK splňuje veškeré zákonné náležitosti pro územně plánovací dokumentaci, a to jak z hlediska výroku, tak odůvodnění. Studie proveditelnosti rovněž nenahradila odůvodnění 9. AZÚR SK, návrh aktualizace z této studie toliko vycházel.

Námitka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [10] a odůvodnění námitky č. 5. 9. AZÚR SK z předmětné studie proveditelnosti vychází, přičemž tento podkladový materiál, tedy jeho pořízení a příprava není v gesci pořizovatele. Úkolem pořizovatele je z poskytnutých materiálů vycházet, což je tento případ.

Námitka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha v rámci procesu v rámci 9. AZÚR SK není legislativně vymahatelný a nemá vliv na možnost zpracování předmětného dopravního koridoru do krajské územně plánovací dokumentace. Posuzování celostního vlivu VRT dokumentaci na úrovni kraje není předmětem tohoto pořizovacího procesu, ale ani mu nepřísluší, což vychází z § 36 odst. 1, který stanovuje, že Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Současně s výše uvedeným paragrafem se pojí zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy předmětného území kraje. ZÚR SK v tomto případě celostátní záměry pouze přebírají a v zákonné podrobnosti zpřesňují.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

- Odůvodnění: Dokument SEA k PÚR ČR není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK. Předmětný dokument pro pořizovací proces 9. AZÚR SK je za tímto účelem vypracovaná SEA k ZÚR SK, který zároveň reflektuje příslušnou podrobnost územně plánovací dokumentace na úrovni kraje.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z odůvodnění námitek č 1. a 8. Vzhledem ke skutečnosti, že podatelem zmiňovaný Územní rozvojový plán bude v rámci procesu pořizování pouze přebírat koridory vymezených v Zásadách územního rozvoje, není pravdou, že 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů, protože v konkrétním uvedeném případě toto posouzení prováděno nebude. Ani v tomto případě se nejedná o legislativně vymahatelný proces.

Námitka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k existenci lokalit zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů národního významu. Provedeným hodnocením nebyl vyloučen vliv na zvláště chráněné druhy. Měřítko zpracování ZÚR tento detail neumožňuje. Vztah k lokalitám ZCHD bude prověřován v navazující projektové přípravě stavby, a budou navržena opatření k vyloučení či minimalizaci případných negativních vlivů.

Námitka č. 11 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na hmotné statky

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci hodnocení 9. AZÚR SK bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k hmotným statkům a byl stanoven požadavek na minimalizaci případných negativních vlivů. V měřítku zpracování ZÚR, kdy není známé umístění stavby v koridoru, nelze identifikovat vlivy na konkrétní stavební objekty.

Námitka č. 12 – VRT nepřijatelně zasáhne zemědělský půdní fond

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Otázka rozsahu záboru zemědělské půdy pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhneme tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru ZPF a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor ZPF menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Námitka č. 13 – Absence variantního posouzení

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Předmětem návrhu 9. AZÚR SK je invariantní řešení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojky v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, podle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno.

Námitka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
 - VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřislší. Provedeným vyhodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k podzemním vodám. Vlivy nelze v případě navrhovaného

využití koridoru vyloučit. Hodnocení uvádí potenciálně dotčené zdroje a stanovuje opatření směřující k jejich ochraně, resp. k minimalizaci rozsahu jejich vlivů či zajištění kompenzačních opatření. V měřítku zpracování ZÚR nelze navrhnout konkrétních technická opatření k ochraně vodních zdrojů z důvodu neznalosti technického řešení stavby. Tyto detaily budou ošetřeny v rámci navazující projektové přípravy stavby.

Námitka č. 15 – VRT způsobí nepřijatelnou hlukovou zátěž území

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Předkládané vyhodnocení se zabývá mj. vlivy na hluk a veřejné zdraví. V případě, že byl identifikován potenciálně negativní vliv ve vztahu k hlukové zátěži byl stanoven požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Na základě výsledků provedeného vyhodnocení byl stanoven požadavek na zajištění zachování prostupnosti území. Tento požadavek byl zapracován do návrhu ZÚR, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

- Odůvodnění: Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT. V obecné rovině lze konstatovat, že technická řešení pro realizaci kompenzačních opatření a zlepšení prostupnosti krajiny existují, např. mosty, podchody či ekodukty. Je tedy důvodné předpokládat, že v podrobné dokumentaci budou navržena příslušná opatření, kterými bude potenciální negativní dopad koridorů železniční dopravy na krajinu a její prostupnost kompenzován.

Námitka č. 17 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na krajinu a krajinný ráz

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Vyhodnocení vlivu na krajinu a krajinný ráz bylo zpracováno. Byly identifikovány negativní vlivy ve vztahu ke krajině. V rámci hodnocení byla navržena opatření k minimalizaci potenciálních negativních vlivů. Zpracovatel dokumentace si je vědom, že míru vlivu lze snížit pouze částečně. Vysokorychlostní trať je stavbou, která ovlivní obraz, charakter i způsob využití krajiny, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo provedeno v plném rozsahu v souladu s přílohou stavebního zákona č. 183/2001 Sb., a je v souladu s metodickým doporučením MŽP.

Námitka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Zásadami územního rozvoje nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí. V tomto směru je uplatnění námítky ke konkrétním nemovitostem mimo zákonnou podrobnost ZÚR SK.

Námitka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: O narušení práva na samosprávu se dá hovořit pouze v případě, kdy pořizovatel v rámci územně plánovací dokumentace na úrovni kraje reguluje vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží obcím, nebo v případě, kdy vztahy v území reguluje takovým způsobem, že podstatná část území obce již nemůže být smysluplně regulována na úrovni územního plánu a z tohoto pohledu je samosprávě obce odňata. Na základě výše uvedeného lze tedy konstatovat, že vymezením předmětného koridoru k nepřiměřeně zásahu do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu nedojde.

Námitka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [10]. Ve věci přínosu VRT pro obce či kraj je možné pouze uvést, že z odůvodnění 9. AZÚR SK dostatečně vyplývá význam záměru stanoveného již v PÚR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu.

Námitka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK.

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již zmíněné PÚR ČR. Ve věci zbytečnosti tohoto vymezení, z důvodu absence přínosu a neproveditelnosti je odůvodnění obdobné jako v případě vypořádání námítka č. 21.

Námitka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK soul

- Podatelé: všechny obce (včetně totožného číslování námitek)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění:

Ad nesoulad s PÚR ČR a s VVURÚ (Ad 1.1, 1.1.1 (14), (14a), (16), (16a), (18), (20), (20a), (23), (24), (29), 1.1.2 (38), Ad 1.1.4 (79), Ad 1.1.5, Ad 1.1.6): Soulad s PÚR ČR, jak je uveden v odůvodnění 9. aktualizace ZÚR SK. Podle § 37 odst. 8 stavebního zákona má MMR na starost kontrolu návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a vzhledem ke souhlasnému stanovisku tohoto nadřazeného správního orgánu je možné konstatovat soulad 9. AZÚR SK s podatelem dotčenou problematikou.

Ad dostatečným odůvodněním a varianty vymezení koridoru byly vybrána nezákonně (Ad 1.1.1 (27), Ad 1.1.4 (80), Ad 1.1.4 (83d), (83h), Ad 1.2, Ad 1.3.2 (1) c), j), m), o), Ad 5., Ad 7., Ad 8.): Vychází zejména z předmluvy bodu [7] a [9]. Příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaným obsahem podkladových materiálů, přičemž mu nepřísluší tyto materiály jakkoliv zpochybňovat.

Ad nezajištěna koordinace s Krajem Vysočina, resp. nenávaznost na Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (Ad 1.1.4 (80), Ad 3.1.): Aktualizace č. 10 ZÚR KV, ve které vymezený koridor pro VRT navazuje na vymezený koridor VRT v 9. aktualizace ZÚR SK, byla projednána s veřejností dne 26. 6. 2024.

Ad rozpor s PÚR ČR v tom smyslu, že předmětné koridory v ní vymezeny nejsou, a při zpřesňování koridorů v ZÚR SK nebyl využit Územní rozvojový plán Ad 1.1.4 (80), Ad 1.2., Ad 6.): Vychází zejména z předmluvy bodu [6] a [9]. Jedná se o koridory označené v Politice územního rozvoje ČR ŽD4 (Vymezení: RS1 úsek Praha–Brno), kde je stanoven úkol pro územní plánování „Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor

vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha-Poříčany-Brno“. Tyto Koridory byly vymezeny na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Územní rozvojový plán nebyl dosud vydán. Ad rozpor s cíli a úkoly územního plánování dle zákona č. 183/2006 Sb. a s VVURÚ (např. absence mezistátních konzultací) (Ad 1.3, Ad 1.4, Ad 4.): Soulad s cíli a úkoly územního plánování, jak je uveden v odůvodnění 9. aktualizace ZÚR SK. Podle § 37 odst. 8 stavebního zákona má MMR na starost kontrolu návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a vzhledem ke souhlasnému stanovisku tohoto nadřazeného správního orgánu je možné konstatovat soulad 9. AZÚR SK s podatelem dotčenou problematikou.

Ad absence odůvodnění odnětí soukromého vlastnictví při vymezení VPS a VPO (Ad 7.3 a 7.4): Zásadami územního rozvoje nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí. V tomto směru je uplatnění námítky ke konkrétním nemovitostem mimo zákonnou podrobnost ZÚR SK. Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12] a vypořádání námítky č. 6, 19 a 20. Jedná se o skutečnost vycházející z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z této skutečnosti taktéž vyplývá, že nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí, takže nedochází k zásahu do práv občanů a vlastníků nemovitostí, ale ani do práv podatele.

Ad rozpor se zákonem č. 334/1992 Sb. a zákonem č. 289/1995 Sb. (Ad 8.): Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Otázka rozsahu záboru pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejsmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhneme tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení

souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ). Obdobně tedy souhlasné stanovisko dotčeného orgánu na úseku záboru PÚPFL představuje souhlas se způsobem vyhodnocené předmětného záboru

Námitka č. 25 – Střet s vodními toky a ohrožení vodních toků

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 25 – Střet s vodními toky a ohrožení vodních toků
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 25 – Střet s Opatovickým potokem
 - Červené Janovice -> námitka č. 26 – Střet s vodním tokem
 - Město Kounice -> námitka č. 25 – Střet s Kounickým potokem + Námitka č. 26 – Střet s Poříčanským potokem
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 25 – Střet s vodními toky a ohrožení vodních toků
 - Obec Paběnice -> námitka č. 25 – Střet s vodním tokem
 - Obec Úmonín -> námitka č. 25 – Střet s vodním tokem
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 25 – Střet s vodním tokem
 - Obec Černíny -> námitka č. 25 – Střet s vodním tokem a ohrožení vodního toku
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Vyhodnocení vlivů A9 ZÚR ŽP obsahuje vyhodnocení ve vztahu k vodním tokům a vodním plochám a stanovuje opatření k minimalizaci potenciálních negativních vlivů. V měřítku zpracování ZÚR nelze stanovit technické řešení, které by vyloučilo negativní vlivy na vodní toky. Tento krok je možné udělat až na úrovni projektového řešení stavby.

Námitka č. 26 – Ohrožení/střet s biokoridory (na území podatele)

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 26 – Ohrožení biokoridoru
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 31 – Střet s biokoridorem na území podatele
 - Červené Janovice -> námitka č. 27 – Ohrožení biokoridoru
 - Obec Úmonín -> námitka č. 27 – Střet s biokoridory
 - Obec Vidice -> námitka č. 25 – Střet s biokoridorem na území podatele
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 27 – Střet s biokoridory
 - Obec Černíny -> námitka č. 27 – Střet s biokoridorem
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního

zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci zpracování SEA bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k regionálním a nadregionálním prvkům ÚSES. Prvky lokální úrovně budou navrhovaným řešením dotčeny, v rámci provedeného vyhodnocení však nelze potenciálně negativní vlivy vyhodnotit (klasifikovat).

Námitka č. 27 – Ohrožení/střet s/zásah do biocenter (na území podatele)

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 27 – Ohrožení biocentra
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 32 – Střet s biocentrem na území podatele
 - Červené Janovice -> námitka č. 28 – Ohrožení biocentra
 - Obec Paběnice -> námitka č. 27 – Střet s biocentrem
 - Obec Vidice -> námitka č. 32 – Střet s biocentrem na území podatele
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 28 – Zásah do biocenter
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci zpracování SEA bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k regionálním a nadregionálním prvkům ÚSES. Prvky lokální úrovně budou navrhovaným řešením dotčeny, v rámci provedeného vyhodnocení však nelze potenciálně negativní vlivy vyhodnotit (klasifikovat). Předmětem vyhodnocení vlivů ZÚR je vyhodnocení vlivů k ÚSES nadregionální a regionální úrovně, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 28 – Střet s památným stromem a ohrožení památného stromu

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 28 – Střet s památným stromem a ohrožení památného stromu
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 30 – Ohrožení památného stromu
 - Město Kounice -> námitka č. 27 – Likvidace památného stromu + námitka č. 28 – Ohrožení památného stromu
 - Obec Úmonín -> námitka č. 28 – Ohrožení památného stromu
 - Obec Vidice -> námitka č. 30 – Ohrožení památného stromu
 - Obec Černíny -> námitka č. 28 – Ohrožení památného stromu
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění:

Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona které říká, že zásady územního

rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na památné stromy s stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 29 – Střet s lesy

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 29
 - Obec Paběnice -> námitka č. 26 – Střet s lesem
 - Obec Úmonín -> námitka č. 26 – Střet s lesem
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 26
 - Obec Černíny -> námitka č. 26
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na lesy a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 30 – Zásah do krajinného rázu území (podatele)

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 30
 - Červené Janovice -> námitka č. 29
 - Obec Paběnice -> námitka č. 28 – Zásah do krajinného rázu
 - Obec Úmonín -> námitka č. 29
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 30
 - Obec Černíny -> námitka č. 29
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na krajinu a krajinný ráz a byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálních vlivů. Stavba VRT je stavbou, která ovlivní krajinný ráz, obraz krajiny a její charakter V rámci provedeného hodnocení byly

vyhodnoceny vlivy na archeologická naleziště a byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 31 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. Kategorie

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 31 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. Kategorie
 - Město Kounice -> námitka č. 32 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. kategorie
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 27 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie
 - Obec Paběnice -> námitka č. 29 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. kategorie
 - Obec Úmonín -> námitka č. 30 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. Kategorie
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 31 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie
 - Obec Černíny -> námitka č. 30 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. Kategorie
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na archeologická naleziště a byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 32 – Střet s ochranou ZPF

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 32
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 34
 - Červené Janovice -> námitka č. 30
 - Město Kounice -> námitka č. 35
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 30
 - Obec Paběnice -> námitka č. 30
 - Obec Úmonín -> námitka č. 31
 - Obec Vidice -> námitka č. 34
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 32
 - Obec Černíny -> námitka č. 31
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu

projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ).

Námitka č. 33 – Ohrožení (a likvidace) obcí

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 33 – Ohrožení obcí Pučery a Chotouchov
 - Červené Janovice -> námitka č. 34 – Ohrožení obce Lány
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 31 – Ohrožení a likvidace obce Bedřichov
 - Obec Úmonín -> námitka č. 38 – Ohrožení obcí Korotice, Lomeček, Lomec a osady Habřina
 - Obec Černíny -> námitka č. 32 – Ohrožení obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Požadavek na minimalizaci vlivu na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel je v platných ZÚR SK uveden v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření“; ochrana proti hluku a vibracím je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., zákon o ochraně veřejného zdraví, a nařízením vlády č. 241/2018 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy; nejpozději v rámci územního řízení musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení

navržených protihlukových opatření; z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska ochrany proti hluku a vibracím; lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u vybraného koridoru, resp. u vybraných katastrálních území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany obytného prostředí je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

Námitka č. 34 – Dotčení hlukem

- **Podatelé:** vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 34
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 33
 - Červené Janovice -> námitka č. 31
 - Město Kounice -> námitka č. 34
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 29
 - Obec Paběnice -> námitka č. 34
 - Obec Úmonín -> námitka č. 32
 - Obec Vidice -> námitka č. 33
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 34
 - Obec Černíny -> námitka č. 33
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Posuzování hlukové zátěže Zásadám územního rozvoje nepřísluší. Posuzování hlukových limitů není součástí hodnocení SEA, nýbrž se toto hodnocení realizuje v rámci procesu EIA, který se vztahuje k procesu přípravy dokumentace pro umístění stavby. Obdobná problematika byla řešena v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50A 9/2013 – 85 ze dne 14. června 2013 ve věci dálnice D3 byl použit rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 ve znění: „Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to např. i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb dopravní infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Z uvedeného tedy vyplývá skutečnost, že překračování hlukových limitů není možné posuzovat v rámci vymezeného koridorů VRT 9. AZÚR SK, jehož prověření bude předmětem podrobnějších dokumentací, jimiž Zásady územního rozvoje nejsou.

Námitka č. 35 – Střet s nadzemním elektrickým vedením

- **Podatelé:** vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 35
 - Červené Janovice -> námitka č. 33
 - Město Kounice -> námitka č. 30
 - Obec Úmonín -> námitka č. 35
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není

předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 36 – Střet se zdrojem pitné vody, vodovodem, kanalizací a ČOV (příslušné obce)

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 36 - Střet se zdrojem pitné vody, vodovodem, kanalizací a ČOV
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 29 – Střet s koridorem pro vodovod
 - Červené Janovice -> námitka č. 35 – Střet se zdroji pitné vody v obcích Lány a Vilémovice
 - Obec Černíny -> námitka č. 37 – Střet se zdrojem pitné vody
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedení hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na vodní zdroje a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 37 – Střet se zranitelnou oblastí

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 37
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 27
 - Červené Janovice -> námitka č. 36
 - Město Kounice -> námitka č. 31
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 26
 - Obec Úmonín -> námitka č. 39
 - Obec Vidice -> námitka č. 31
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 36
 - Obec Černíny -> námitka č. 35
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu

pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Provedeno bylo vyhodnocení koridorů ve vztahu ke zranitelné oblasti. Navrhovaným řešením nedojde k ovlivnění této oblasti, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 38 – Nepřiměřená zátěž silniční dopravou a parkováním

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 38
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Námitka č. 39 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

- Podatelé: všechny obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 39
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 36
 - Červené Janovice -> námitka č. 38
 - Město Kounice -> námitka č. 40
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 33
 - Obec Paběnice -> námitka č. 36
 - Obec Úmonín -> námitka č. 42
 - Obec Vidice -> námitka č. 36
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 38
 - Obec Černíny -> námitka č. 39
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Námitka č. 40 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

- Podatelé: všechny obce (odlišné číslování námitek)

- Obec Kořenice -> námitka č. 40
- Obec Opatovice I -> námitka č. 37
- Červené Janovice -> námitka č. 39
- Město Kounice -> námitka č. 41
- Obec Nepoměřice -> námitka č. 34
- Obec Paběnice -> námitka č. 37
- Obec Úmonín -> námitka č. 43
- Obec Vidice -> námitka č. 37
- Obec Zbýšov -> námitka č. 39
- Obec Černíny -> námitka č. 40
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Námitka č. 41 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

- **Podatelé:** všechny obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 41
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 38
 - Červené Janovice -> námitka č. 40
 - Město Kounice -> námitka č. 42
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 35
 - Obec Paběnice -> námitka č. 38
 - Obec Úmonín -> námitka č. 44
 - Obec Vidice -> námitka č. 38
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 40
 - Obec Černíny -> námitka č. 41
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [6, 9 a 10]. Vymezení koridoru vyplývá mimo jiné z úplného znění Politiky územního rozvoje platného od 1. 9, 2023, která ukládá vymezit předmětný koridor Hlavnímu městu Praha, Středočeskému kraji, Kraji Vysočina a Jihomoravskému kraj, tedy logicky v zásadách územního rozvoje. Pořizovateli tak vzniká zákonná povinnost podle § 41 odst. 5 kdy *“kraj je povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem”* což je v tomto případě realizované právě prostřednictvím 9. AZÚR SK, kdy je zcela evidentní nutnost respektování vymezeného úkolu včetně souvisejících upřesnění pro potřeby naplnění předmětného koridoru součástí sítě TEN-T.

Námitka č. 42 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

- **Podatelé:** všechny obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 42

- Obec Opatovice I -> námitka č. 39
- Červené Janovice -> námitka č. 41
- Město Kounice -> námitka č. 43
- Obec Nepoměřice -> námitka č. 36
- Obec Paběnice -> námitka č. 39
- Obec Úmonín -> námitka č. 45
- Obec Vidice -> námitka č. 39
- Obec Zbýšov -> námitka č. 41
- Obec Černíny -> námitka č. 42
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK. V rámci vyhodnocení vlivů 9. Aktualizace ZÚR SK jsou stanovené požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví. Tyto požadavky jsou buďto součástí taxativního výčtu požadavků pro konkrétní koridor, nebo jsou již součástí znění předmětných článků v rámci stávajícího platného znění ZÚR SK.

Námitka č. 43 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

- **Podatelé:** všechny obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Kořenice -> námitka č. 43
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 40
 - Červené Janovice -> námitka č. 42
 - Město Kounice -> námitka č. 44
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 37
 - Obec Paběnice -> námitka č. 40
 - Obec Úmonín -> námitka č. 46
 - Obec Vidice -> námitka č. 40
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 42
 - Obec Černíny -> námitka č. 43
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12] a vypořádání námítky č. 6, 19 a 20. Test proporcionality zásahu do práv podatele není předmětem 9. AZÚR SK. Jedná se o skutečnost vycházející z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z této skutečnosti taktéž vyplývá, že nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí, takže nedochází k zásahu do práv občanů a vlastníků nemovitostí, ale ani do práv podatele, kdy s odkazem na vyhodnocení námítky č. 20 k zásahu do práva na samosprávu nedochází.

Námitka č. 44 – Střet s rybníky/vodní nádrží

- **Podatelé:** vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 26 – Střet s rybníkem Katovna
 - Červené Janovice -> námitka č. 25 – Střet s rybníky
 - Obec Vidice -> Námitka č. 27 – Střet s vodní nádrží Vrchlice
- **VYHODNOCENÍ:** Námitka se zamítá
- **Odůvodnění:** Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není

předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na vodní toky a vodní plochy a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítká odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 45 – Střet s plynovodem

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 28 – Střet s plynovodem
 - Červené Janovice -> námitka č. 32 – Střet s VVTL Plynovodem (koridor jím částečně prochází)
 - Město Kounice -> námitka č. 29 – Střet s plynovody
 - Obec Paběnice -> námitka č. 31 – Střet s VVTL plynovody
 - Obec Úmonín -> námitka č. 33 – Střet s VVTL Plynovody (koridor jimi částečně prochází)
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 35 – Střet s VTL Plynovody (koridor jimi částečně prochází)
 - Obec Černíny -> námitka č. 34 – Střet s VVTL Plynovodem (koridor jím částečně prochází)
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 46 - Střet s komunikacemi

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Opatovice I -> námitka č. 35 – Střet s obecními cestami
 - Obec Černíny -> námitka č. 36 – Střet s pozemními komunikacemi
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 47 – Střet s kulturními památkami na území podatele

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Červené Janovice -> námitka č. 37 – Střet s kulturními památkami na území podatele
 - Město Kounice -> námitka č. 36 – Ochrana památkově chráněného objektu – Špitál + Námitka č. 37 – Ochrana památkově chráněného objektu – Zámek + Námitka č. 38 – Ochrana památkově chráněného objektu – Kostel sv. Jakuba Většího + Námitka č. 39 – Střet s dalšími kulturními památkami na území podatele
 - Obec Paběnice -> námitka č. 35 – Střet s kulturními památkami na území podatele
 - Obec Úmonín -> námitka č. 41 – Střet s kulturními památkami na území podatele
 - Obec Vidice -> námitka č. 35 – Střet s kulturními památkami na území podatele
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 37 – Střet s kulturními památkami na území podatele
 - Obec Černíny -> námitka č. 38 – Střet s kulturními památkami na území podatele
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na kulturní hodnoty území a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 48 – Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Město Kounice -> námitka č. 33 – Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 28 – Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na biotop zvláště chráněných druhů velkých savců a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů. Tato opatření byla zapracována

do výroku 9 ZUR SK, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 49 – Střet s regionem lidové architektury

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Nepoměřice -> námitka č. 32 – Střet s regionem lidové architektury
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na regiony lidové architektury a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 50 – Překvapivost vymezení koridoru VRT

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Paběnice -> námitka č. 32 – Překvapivost vymezení koridoru VRT
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění:
 - Vychází zejména z předmluvy bodu [10]. Potřeba vymezení koridoru VRT vychází z PÚR ČR, kdy podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. Vymezení předmětného koridoru pobíhá transparentně v takovém rozsahu, ke kterému je pořizovatel zákonem zmocněn, a to i vzhledem k postavení dotčené obce. Není pravdou, že vymezení územní rezervy musí předcházet vymezení předmětného koridoru, nebo z něj musí vycházet, což vychází zejména z § 23b odst. 1 a 2 SZ. Obec Paběnice

Námitka č. 51 – Střet s plochami pro bydlení v územním plánu obce

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Paběnice -> námitka č. 33 – Střet s plochami pro bydlení v územním plánu obce
 - Obec Úmonín -> námitka č. 40 – Střet s plochami pro bydlení v územním plánu obce
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 33 – Střet se zástavbou v obci Damírov a Chlum u Zbýšova
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu

nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 52 – Střet s ochranným pásmem stanice katodové ochrany

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Úmonín -> námitka č. 34 – Střet s ochranným pásmem stanice katodové ochrany
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 53 – Střet s radioreléovým paprskem

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Úmonín -> námitka č. 36 – Střet s radioreléovým paprskem
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 54 – Neposouzení dopadů VRT na obec Lomeček a osadu Habřinu

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Úmonín -> námitka č. 37 – Neposouzení dopadů VRT na obec Lomeček a osadu Habřinu
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Bylo provedeno vyhodnocení koridorů VRT ve vztahu k zastavěnému území v ploše koridoru a byla stanovena opatření pro minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů. V rámci dokumentace VVURÚ je stanovené opatření pro vymezené koridory VRT ve znění: „Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.“ Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. aktualizace ZÚR SK.

Námitka č. 55 – Střet s významným krajinným prvkem

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Vidice -> námitka č. 26 – Střet s významným krajinným prvkem
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu

projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Bylo provedeno vyhodnocení koridorů ve vztahu k VKP a byla stanovena opatření k minimalizaci zjištěných potenciálně negativních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 56 – Střet s hlavním vodovodním řádem

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Vidice -> námitka č. 28 – Střet s hlavním vodovodním řádem
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší.

Námitka č. 57 – Střet se záplavovým územím

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Vidice -> námitka č. 29 – Střet se záplavovým územím
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k záplavovým územím a stanovena byla opatření k minimalizaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

Námitka č. 58 – Ohrožení ochranného pásma přírodní rezervace

- Podatelé: vybrané obce (odlišné číslování námitek)
 - Obec Zbýšov -> námitka č. 29 – Ohrožení ochranného pásma přírodní rezervace
- VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá
- Odůvodnění: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru

zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k zvláště chráněným územím a byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálně negativních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.

3) Společné vypořádání opožděných námitek podatelů k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
117.	121591/2022/KUSK	Doucha Šikola advokáti s.r.o.	3.10.2022	OPOŽDĚNÉ
<p>TEXT PODÁNÍ: Právní zástupce nadepsaných podatelů nyní v rámci své činnosti zápis z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022, který se týká mj. výběru varianty VRT SK4-320 (viz příloha). Tento dokument nebyl doposud podatelům znám ani nebyl zveřejněn. Z výše uvedeného zápisu vyplývá, že výběr varianty trasy VRT SK4-320 nebyl tak jednoznačný, jak je to prezentováno v rámci předmětného návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) zde vznesl řadu relevantních námitek, které nebyly vyřešeny, a se kterými se podatelé ztotožňují. Na základě výše uvedeného podatelé upřesňují a doplňují svoje námitky o následující skutečnosti: Prvotní návrh tras VRT se odkazuje na předchozí dokumentace, které však nejsou ve studii proveditelnosti blíže specifikovány. Předložená studie proveditelnosti posuzovala v úseku Praha – Brno vedení trasy ve dvou variantách: Severní (Praha – Kutnohorsko – Jihlava – Brno, trasy označené jako SK4) a Severní dle ZÚR SK (Praha – Kutnohorsko – Brno, trasy označené jako PK4). Obě varianty uvažují pouze s provozem vlaků osobní dopravy.</p> <p>Podkladová studie proveditelnosti SŽ vykazuje mj. následující nedostatky: Pro hodnocení dopravního a společenského kritéria v podkladové studii proveditelnosti SŽ chybí bližší rozbor přepravních proudů v celém území ČR, posouzení jednotlivých míst zdrojů a cílů cestujících, a rozbor situace rychlých spojení v navazujících územích střední Evropy včetně přepravních proudů s dopadem na přeshraniční a vnitrostátní dopravu. V návaznosti na hodnocení dopravního a společenského kritéria neobsahuje podkladová studie proveditelnosti SŽ rozklad vnitrostátní a mezistátní dopravy, rozbor konkrétní poptávky po přepravních ramenech a jejich délek, rozbor jednotlivých zdrojů a cílů cest, ani rozbor poptávky v jednotlivých stanicích VRT. Předpoklad rozsahu přechodu cestujících z IAD na VRT je zřejmě zidealizovaný a uměle nadsazený, neboť ve skutečnosti lze předpokládat, že podstatná část cestujících v reálné praxi u IAD vždy zůstane. Ve studii proveditelnosti chybí analýza poptávky cestujících podle účelu cesty (služební, osobní/dovolená, osobní/jiné účely), z níž pak může vyplynout rozdílná citlivost na dobu přepravy a následně výběru druhu dálkové dopravy. Měl by zde být posouzen vhodný dodavatelský a obchodní model. Provozní koncept rychlostního profilu 300 až 320 km/hod, který je použit v podkladové studii proveditelnosti SŽ, se z hlediska plošné obsluhy území blíží k modelu páteřní segregované dopravy, což je model, který je vhodný spíše pro delší přepravní vzdálenosti, a nikoli pro předmětnou variantu trasy. Pro</p>				

volbu provozního konceptu bude dále důležitá použitelnost trakčního vozidlového parku pro jednotlivá rychlostní pásma jízdní dráhy, tzn. že např. jednotky pro regionální dopravu musí umožnit minimální využitelnou rychlost. Studie proveditelnosti neumožňuje jednoznačně analyzovat pravděpodobný rozdíl mezi oběma rychlostními variantami, neboť návrh projektu je v obou případech totožný (podrobněji viz oponentní posudek PricewaterhouseCoopers). Pokud jde o technické parametry, podkladová studie proveditelnosti SŽ vychází z chybného předpokladu, že směrové a sklonové poměry trati VRT pro rychlostní pásma 250 km/h a 320 km/h jsou shodné. Pro vyhodnocení reálné využitelnosti VRT chybí rovněž stanovení minimální dovolené rychlosti pro danou jízdní dráhu. Především v kopcovitém terénu může dojít k rozdílné náročnosti vedení tras při takto rozdílných parametrech. Z toho mohou vyplynout i rozdílné investiční náklady. Z toho důvodu SFDI požadoval sledovat nadále obě rychlostní varianty i v další přípravě ještě návrh upřesnit. Nejprve by měl být zpřesněn návrh a poté teprve rozhodnuto o volbě rychlosti (250, resp. 320 km/hod). Náklady na údržbu budou pro tunely a mosty 2,5 až 3krát vyšší než na zbytku trati. Uvažované náklady na údržbu přitom vychází z předpokladu, že méně než 10 % z celkové délky tratě tvoří tunely a mosty. V případě, že by toto procento bylo vyšší, je třeba adekvátním způsobem náklady na údržbu navýšit. Mělo by být provedeno podrobnější posouzení zohledňující skutečné rozložení a délku nejvýznamnějších děl, jako jsou mosty a tunely (podrobněji viz oponentní posudek PricewaterhouseCoopers). Pokud jde o rozsah uvažované dopravy, podkladová studie proveditelnosti SŽ pro hodnocení variant využívá řešení návrhu linkového vedení včetně taktových intervalů. U jednotlivých linek předpokládá délky souprav 200 m a 400 m. Studie proveditelnosti však neuvádí zdroj volby jednotlivých linek a složení souprav. Studie proveditelnosti se současně nezmiňuje o předpokladech objednávek dopravy ve veřejném zájmu či výlučném provozu na komerční bázi. Uváděná průměrná obsazenost jednotlivých vlaků na veškerých uvažovaných linkách je poměrně nízká. Chybí průkaz efektivnosti celodenního provozování linek SPR 1, SPR2 a z toho vyplývajícího návrhu brněnského jižního bypassu. Podkladová studie proveditelnosti SŽ dostatečně neuvažuje s riziky jako je chování dopravců ve věci úspory provozních nákladů, pořizovací náklady na použitelná vozidla, energetická náročnost při rapidním zvýšení cen elektrické energie, cena jízdného a související tarifní otázky, nenaplnění předpokladu, že budou dokončeny navazující investiční akce.

Navrženou trasu VRT je ještě nutno dále ověřit v rámci zpracovávané studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, která dosud nebyla zpracována. Řešení napojení do železničního uzlu Brno je problematické, neboť zaústění VRT od Prahy do železničního uzlu Brno vyvolává pro cestující tranzitujícími linek nevhodnou úvrať v železniční stanici Brno hl. n.

K podkladové studii proveditelnosti SŽ byl zpracován oponentní posudek společnosti PricewaterhouseCoopers, jehož připomínky však Správa železnic nevypořádala. K tomu srov. např. nedostatečné odůvodnění dopadu na životní prostředí nerespektující požadavky Evropské unie týkající se dopadů VRT na životní prostředí, které jsou podmínkou financování VRT. Oponent požadoval vypracovat podrobnější analýzu environmentálních rizik (podrobněji viz oponentní posudek PricewaterhouseCoopers, body 52, nebo body 63-66). V neposlední řadě podatelé namítají, že podkladová studie proveditelnosti SŽ je po věcné stránce již zcela neaktuální, neboť vzhledem ke svému datu zpracování nemohla nereflektovat aktuální situaci, která je determinována aktuální bezprecedentní hlubokou energetickou krizí a raketovým nárůstem cen energie, včetně trakční elektřiny, bez vyhlídky na stabilizaci. Tento aktuální stav nepovažují podatelé za nutné dokládat, neboť je každému notoricky znám. Za současné situace, při tak razantní změně okolností, nemůže již podkladová studie proveditelnosti SŽ sloužit jako relevantní podklad 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ: Vyhláška sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS, č. j.: 035585/2022/KUSK ze dne 24. 3. 2022, prostřednictvím které byl doručen návrh 9. AZÚR SK a oznámeno jeho veřejné projednání výslovně upozorňovala na ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona, podle kterého mohou dotčené orgány uplatnit svá stanoviska k 9. AZÚR SK a vyjádření k VVURÚ do 7 dnů ode dne

veřejného projednání, jinak se k nim nepřihlíží. Veřejné projednání se konalo dne 11. 5. 2022, takže poslední den lhůty, kdy bylo možné stanovisko uplatnit bylo 18. 5. 2022. Podatelé zaslali námitku v rozmezí 3. 10. 2022 až 4. 4. 2024, tudíž je opožděně, a proto k němu nebude přihlíženo.				
ČÍSLO VE SPISU: 120.	Č. J.: 136934/2022/KUSK	PODATEL: Doucha Šikola advokáti s.r.o.	DATUM: 9. 11. 2022	V TERMÍNU: OPOŽDĚNÉ
TEXT PODÁNÍ: Doplnění přílohy k podání ze dne 3. 10. 2022 Dobrý den, k našemu podání ze dne 3. 10. 2022 zasláno naší kanceláří v zastoupení obcí k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK, nebyla přiložena avizovaná příloha „zápis z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022“. Tuto přílohu tedy doplňujeme do spisu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a prosíme o její přiřazení k podání ze dne 3. 10. 2022.				
VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá				
ODŮVODNĚNÍ: Vyhláška sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS, č. j.: 035585/2022/KUSK ze dne 24. 3. 2022, prostřednictvím které byl doručen návrh 9. AZÚR SK a oznámeno jeho veřejné projednání výslovně upozorňovala na ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona, podle kterého mohou dotčené orgány uplatnit svá stanoviska k 9. AZÚR SK a vyjádření k VVURÚ do 7 dnů ode dne veřejného projednání, jinak se k nim nepřihlíží. Veřejné projednání se konalo dne 11. 5. 2022, takže poslední den lhůty, kdy bylo možné stanovisko uplatnit bylo 18. 5. 2022. Podatelé zaslali námitku v rozmezí 3. 10. 2022 až 4. 4. 2024, tudíž je opožděně, a proto k němu nebude přihlíženo.				
ČÍSLO VE SPISU: 127.	Č. J.: 029774/2024/KU SK	PODATEL: Doucha Šikola advokáti s.r.o.	DATUM: 27. 2. 2024	V TERMÍNU: OPOŽDĚNÉ
TEXT PODÁNÍ: Druhé doplnění a upřesnění námitek vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK Příloha: Společné stanovisko členských organizací Zeleného kruhu k přípravě a výstavbě vysokorychlostní trati (VRT) ze dne 7. 2. 2024, dostupné na https://zelenykruh.cz/spolecne-stanovisko-clenskych-organizaci-zeleneho-kruhu-k-priprave-a-vystavbe-vysokorychlostni-trati-vrt/				
I. Procesní stav [1] Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. do 18. 5. 2022 včetně.				

[2] Nadepsaní podatelé, jako dotčené samosprávné obce, podali dne 18. 5. 2022, prostřednictvím svého nadepsaného právního zástupce, písemně odůvodněné námitky podle dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, a to vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK.

[3] Tyto námitky podatelé upřesnili a doplnili podáním ze dne 3. 10. 2022. Nyní podatelé své námitky podruhé doplňují na základě nově zjištěných skutečností, a to následovně.

II. Druhé doplnění a upřesnění námitek k 9. aktualizaci ZÚR SK

[4] Bylo vydáno Společné stanovisko členských organizací Zeleného kruhu k přípravě a výstavbě vysokorychlostní trati (VRT) ze dne 7. 2. 2024 (dále „stanovisko ZK“), dostupné na <https://zelenykruh.cz/spolecne-stanovisko-clenskych-organizaci-zeleneho-kruhu-k-priprave-a-vystavbe-vysokorychlostni-trati-vrt/> (viz příloha).

[5] Ze stanoviska ZK vyplývá, že podkladová studie proveditelnosti Správy železnic a celková příprava VRT vykazuje zcela zásadní nedostatky. Ve stanovisku ZK jsou vyjádřeny v zásadě shodné obavy, jaké podatelé uváděli již ve svých námitkách. Za těchto okolností není možná v ZÚR SK vymezit koridor pro VRT. Podatelé tímto plně odkazují na stanovisko ZK, a zde uvedené námitky a jejich odůvodnění doplňují jako upřesnění a doplnění svých dosavadních námitek vůči návrhu 9. aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace ZÚR SK.

[6] Na základě stanoviska ZK podatelé namítají následující (podrobněji viz stanovisko SK):

[7] Rozhodnutí o realizaci VRT by mělo stát na kvalitním vyhodnocení nákladů a přínosů (cost-benefit analysis, dále „CBA“). Takové hodnocení mají nabízet studie proveditelnosti pro tři úseky (Praha-Brno-Břeclav, Brno-Ostrava a Praha-Drážďany), které však obsahují problematické předpoklady a nelze je považovat za komplexní zhodnocení a tedy ani dostatečně kvalitní podklad pro rozhodování založené na poznacích (evidence-based policy making). Analýza například nijak nebere v úvahu ztrátu ekosystémových služeb zabraného území. Neuvažuje se zde ztráta hodnoty orné nebo lesní půdy, ani hodnoty přírodních biotopů. Kvantifikace možných nefinančních nákladů souvisejících s poškozením životního prostředí během stavby podle ústního sdělení Správy železnic není v současnosti proveditelná, protože je příliš obtížná, v zahraničí o ni vlády nicméně minimálně usilují (viz studie dopadu na životní prostředí pro britskou HS2 a její kritika od Wildlife Trusts). Kvalitu analytického procesu dále podřívají zveřejněné oponentské posudky, které mají extrémně nízkou kvalitu a jsou spíše na úrovni středoškolské seminární práce. Oponentské posudky ke studii proveditelnosti Praha-Brno-Břeclav mají pouze jednu a čtyři strany, podobně i jediný posudek ke studii proveditelnosti Přerov-Ostrava má pouze jednu stránku, která je textově totožná s posudkem na trasu Praha-Brno-Břeclav. Na studii proveditelnosti Nové železniční spojení Praha-Drážďany si Správa železnic nechala zpracovat podrobnější odborný posudek od společnosti Jaspers, jehož závěry na svých stránkách neprezentuje. V posudku Jaspers upozorňuje, že studie je příliš optimistická ve svých výpočtech přesunu cestujících z automobilů na VRT a prognózách indukované dopravy, nezohledňuje veškeré investiční a provozní náklady projektu až do Drážďan a silně podhodnocuje dopady samotného projektu na emise CO₂. Dále zmiňuje, že posouzení odolnosti vůči klimatu nebylo zpracováno v souladu s uznávanou mezinárodní metodikou a je nedostatečné.

[8] Údajné časové úspory dle studie proveditelnosti SŽ jsou nadhodnocené. Největší přínosnou položkou rozpočtu v CBA (40 až 60 %) tvoří odhadované úspory cestovních dob závislé na vysokém počtu cestujících, především z toho důvodu vychází ekonomické analýzy pro VRT v ČR v kladných číslech. Zkušenosti ze zahraničí přitom ukazují, že příčinou velké ztrátovosti vysokorychlostních tratí je právě kombinace vysokých investičních nákladů a nízké poptávky, která se často po realizaci projektů ukazuje jako příliš nízká oproti původním odhadům.

[9] Nedošlo k důvěryhodnému posouzení alternativních možností. Výstavba konvenčních tratí s rychlostí do 200 km/h je z ekologického hlediska výrazně šetrnější, jelikož by odpadl bariérový efekt v krajině (není zde nutné oplocení), bylo by snadnější se vyhnout hodnotným ekosystémům a zábor

půdy by byl celkově nižší, dopady na volně žijící živočichy by nebyly tak významné i hluk z provozu by byl nižší. K důkladnému zvážení možnosti navýšit rychlost na stávajících tratích vyzývá ve svém auditu VRT v EU také Evropský účetní dvůr.

[10] Údajný přínos VRT k mitigaci změny klimatu dle studie proveditelnosti SŽ je pochybný. Jedním z argumentů pro VRT je snižování závislosti na fosilních palivech v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu a závěry Pařížské dohody. Z hlediska snížení emisí z dopravy však provoz VRT většinou nevykompenzuje emise ze stavby (nebo to bude trvat desítky let)

- bilance ale vychází neutrálně tam, kde není možné jinak navýšit kapacitu přepravy a zároveň tam je velký objem přepravy.

[11] Chybí analýza dopadů na přírodní biotopy a stanoviště chráněných druhů. Pro VRT v ČR byl zvolen tzv. francouzský model, který co nejvíce kopíruje krajinu s minimem estakád a tunelů. Tento model má nejvíce negativní vliv na průchodnost krajiny i celkově na životní prostředí.

[12] Požadujeme ucelené vyhodnocení a plán kompenzačních dopadů na životní prostředí.

[13] Požadujeme zabezpečení prostupnosti krajiny dotčené výstavbou v souladu s metodikou Doprava a ochrana fauny v ČR.

[14] Požadujeme komplexní zhodnocení zásahu celého záměru VRT v ČR na průchodnost krajiny v rámci procesu SEA.

[15] Požadujeme realistické zhodnocení financování VRT a vyhodnocení fiskálního tlaku na společnost. Financování VRT musí být podloženo realistickou CBA, požadujeme proto kvalitní oponenturu jednoho z ekonomických akademických pracovišť v ČR.

[16] Při přípravě VRT v souběhu se „starými stavbami“ požadujeme komplexní posouzení vlivu obou staveb na okolí a u "starých staveb" doplnění kompenzačních opatření.

[17] Požadujeme zajištění prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu.

[18] Požadujeme předložení reálné strategie, jak skrze stavbu VRT dosáhneme uvolnění současných železničních koridorů pro nákladní železniční dopravu.

[19] Požadujeme komplexní pozemkové úpravy v území dotčeném stavbou VRT.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ: Vyhláška sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS, č. j.: 035585/2022/KUSK ze dne 24. 3. 2022, prostřednictvím které byl doručen návrh 9. AZÚR SK a oznámeno jeho veřejné projednání výslovně upozorňovala na ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona, podle kterého mohou dotčené orgány uplatnit svá stanoviska k 9. AZÚR SK a vyjádření k VVURÚ do 7 dnů ode dne veřejného projednání, jinak se k nim nepřihlíží. Veřejné projednání se konalo dne 11. 5. 2022, takže poslední den lhůty, kdy bylo možné stanovisko uplatnit bylo 18. 5. 2022. Podatelé zaslali námitku v rozmezí 3. 10. 2022 až 4. 4. 2024, tudíž je opožděně, a proto k němu nebude přihlíženo.

ČÍSLO VE SPISU: 128.	Č. J.: 046398/2024/KU SK	PODATEL: Doucha Šikola advokáti s.r.o.	DATUM: 4. 4. 2022	V TERMÍNU: OPOŽDĚNÉ
--------------------------------	---------------------------------------	---	-----------------------------	-------------------------------

TEXT PODÁNÍ: Doplnění přílohy k podání ze dne 3. 10. 2022

Dobrý den, k našemu podání ze dne 3. 10. 2022 zaslánoho naší kanceláří v zastoupení obcí k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK, nebyla přiložena avizovaná příloha „zápis z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022“. Tuto přílohu tedy doplňujeme do spisu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a prosíme o její přiřazení k podání ze dne 3. 10. 2022.

VYHODNOCENÍ: Námitka se zamítá

ODŮVODNĚNÍ: Vyhláška sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS, č. j.: 035585/2022/KUSK ze dne 24. 3. 2022, prostřednictvím které byl doručen návrh 9. AZÚR SK a oznámeno jeho veřejné projednání výslovně upozorňovala na ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona, podle kterého mohou dotčené orgány uplatnit svá stanoviska k 9. AZÚR SK a vyjádření k VVURÚ do 7 dnů ode dne

veřejného projednání, jinak se k nim nepřihlíží. Veřejné projednání se konalo dne 11. 5. 2022, takže poslední den lhůty, kdy bylo možné stanovisko uplatnit bylo 18. 5. 2022. Podatelé zaslali námitku v rozmezí 3. 10. 2022 až 4. 4. 2024, tudíž je opožděně, a proto k němu nebude přihlíženo.

Příloha č. 2 – návrh rozhodnutí o námitkách – část B:

Text podání části č. 2 - Společné vypořádání námitek podatelů s obdobným zněním k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Kořenice**
IČO: 00235466
se sídlem Kořenice 78, 280 02 Kořenice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítky. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru*“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon – komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

- st. 33; součástí pozemku je stavba
- st. 190/1; součástí pozemku je stavba
- st. 221; součástí pozemku je stavba
- st. 244
- 26/3
- 26/7
- 40/5
- 40/6
- 44/1
- 44/4
- 52/1
- 66/4
- 131/1
- 131/5
- 131/13
- 132/19
- 132/22
- 132/27
- 144/8
- 144/11
- 144/14
- 166/1
- 169/1
- 169/3
- 169/8
- 169/11
- 169/12
- 169/13
- 169/14
- 170/3
- 170/4
- 170/5
- 170/6
- 173/1

- 173/3
- 173/4
- 175/1
- 175/2
- 175/3
- 176/4
- 176/5
- 176/6
- 176/7
- 176/8
- 176/10
- 178
- 210/2
- 212/1
- 212/2
- 212/3
- 212/4
- 212/5
- 212/6
- 212/7
- 212/8
- 212/16
- 214/4
- 220/3
- 223/2
- 223/6
- 223/7
- 223/8
- 223/9
- 223/10
- 223/11
- 223/12
- 223/13
- 223/14
- 223/20
- 223/21
- 223/22
- 237/1
- 237/2
- 237/4
- 237/7
- 238/1
- 238/9
- 238/13
- 238/14
- 238/15

- 238/16
- 238/18
- 238/22
- 238/23
- 238/24
- 238/25
- 238/26
- 238/27
- 238/29
- 238/30
- 238/31
- 238/38
- 238/48
- 238/49
- 238/50
- 238/51
- 238/52
- 238/53
- 238/54
- 238/55
- 244/1
- 244/16
- 244/22
- 244/24
- 263/2
- 263/3
- 263/23
- 263/25
- 263/26
- 263/27
- 263/28
- 263/29
- 263/30
- 263/31
- 263/35
- 263/36
- 263/42
- 293/1
- 296/1
- 297/22
- 297/23
- 331/25
- 507/1
- 512/1
- 516/2
- 516/4

- 516/5
- 517/1
- 521/4
- 521/5
- 521/8
- 523/1
- 523/2
- 524
- 529/3
- 529/4
- 529/5
- 529/7
- 530/1
- 530/5
- 530/6
- 530/7
- 530/8
- 530/9
- 535/1
- 535/2
- 535/3
- 535/4
- 535/5
- 535/7
- 535/9
- 535/25
- 535/26
- 535/29
- 535/30
- 535/34
- 535/36
- 535/38
- 535/39
- 537/19
- 537/20
- 537/21
- 537/25
- 537/26
- 537/27
- 537/28
- 537/29
- 537/30
- 537/40
- 537/60
- 537/61
- 537/62

- 537/63
- 537/64
- 537/65
- 537/66
- 537/67
- 557
- 565/3
- 566/2
- 566/5
- 570
- 582
- 1002
- 1003
- 1005
- 1006
- 1009/1
- 1018
- 1019
- 1022
- 1031
- 1036
- 1045
- 1057
- 1064
- 1068
- 1080
- 1083
- 1093
- 1094
- 1109
- 1117
- 1120
- 1123
- 1128
- 1132
- 1138
- 1139
- 1140
- 1145
- 1153
- 1162

to vše v obci Kořenice, katastrálním území Kořenice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kolín. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Chotouchov. Jedná se o následující pozemky:

st. 22; součástí pozemku je stavba

st. 38/2

st. 62; součástí pozemku je stavba

2

3/2

10/2

10/3

13/3

25/4

30/2

32/1

54/2

54/15

54/16

54/17

54/18

54/19

54/27

77/3

78/3

82/22

82/28

83/2

83/4

83/5

84/2

87/2

87/18

87/20

87/21

87/26

87/27

87/41

87/42

87/43

87/44

87/45

87/48

87/49

87/50

87/54

87/55

87/56

87/57

87/58

87/59
87/60
87/61
87/62
87/63
87/64
87/65
87/66
87/67
87/68
92/1
92/2
92/3
92/5
166/25
203/20
204/5
206/5
224/1
224/2
224/3
225/2
225/3
225/8
225/9
225/10
225/11
225/12
227/2
229/2
229/3
229/4
229/5
229/6
229/7
229/10
229/11
229/12
229/13
230/3
230/4
230/7
230/8
230/9
230/10
230/11

230/12
230/13
230/14
231
232/2
233/1
233/3
233/4
233/5
233/6
233/7
233/8
234/1
234/2
234/3
234/4
235/1
235/2
235/3
235/4
236
249/7
249/8
250/4
250/5
252/1
252/8
253/1
253/3
272/1
272/4
273
274/1
274/2
274/3
274/4
274/5
275/5
275/9
275/10
275/16
275/17
275/18
285/2
285/4
285/5

296/2
296/13
321/2
321/3
321/5
321/7
321/8
321/11
321/12
321/14
321/15
321/16
321/17
321/19
321/24
322/1
322/2
322/3
322/4
322/5
322/6
327/5
327/6
327/7
335/2
336
347/6
348/1
348/3
349
350/3
351/2
351/3
351/4
351/5
353/1
353/2
354/1
354/3
355/1
356/1
356/3
356/4
362/1
362/2
362/3

362/4
362/5
362/6
362/8
367/2
367/8
367/9
367/10
367/11
367/12
367/13
367/14
368/2
368/4
368/7
368/8
368/10
368/16
368/17
368/18
368/19
368/20
368/21
368/22
368/23
370/1
370/3
370/4
370/5
370/6
370/7
370/8
370/9
370/10
370/11
370/12
370/13
370/14
370/15
370/16
370/17
370/18
370/19
370/28
370/29
370/30

382/1
382/2
389
390
423
424
446
447
461
462
472
475
490
491
504
518
522
525
545
546
549
585
600
602
624
625
626
627
628
634
635
636
639
640
641
642
643
646
647
648
649
650
652
653
654
655

656
657
658
659
666
686
699
700
701
702

to vše v obci Kořenice, katastrálním území Chotouchov, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kolín. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Pučery. Jedná se o následující pozemky:

st. 41; součástí pozemku je stavba

st. 89; součástí pozemku je stavba

65/10

72/30

78/1

78/12

78/21

78/31

78/32

171/5

186/1

238/1

239/5

239/20

413/1

413/2

413/3

413/4

415/7

461

471

480

485

490

496

503

504

512

513

514

515

516
548
566
570
582
599
612
613
614
615
617
618
620
622
623
625
627
629
631
635
639
641
643
644
645
646
647
648
650
652
653
654
655
656
657
658
659
660
662
664
665
666
668

to vše v obci Kořenice, katastrálním území Pučery, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kolín. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námítky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námítka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

d) Odůvodnění námítky

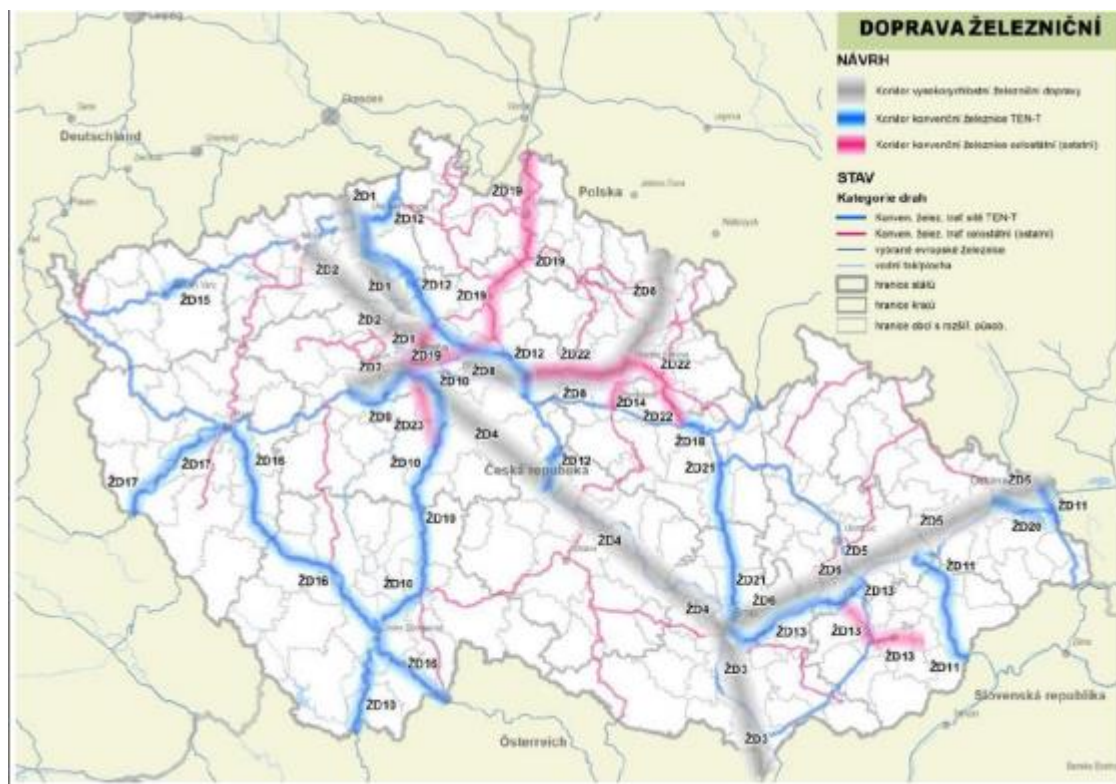
Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trat' VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního*

významu považuje plocha celoměstského významu“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje.

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „Nástroje územního plánování tvoří ucelený

hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „*smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:

a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě

návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní

rozvoj, popř. ponechávalo vymezení koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly

správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v*

současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů” (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na veškeré dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje.“*

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípis příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořízena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše

uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování

aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k reálným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se

posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR,

respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nespĺňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středoohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).“ Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábory půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s

*pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“. Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.*

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...)* Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepte, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)* Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry“.** Obdobně popsali salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že *„o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.*

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy). Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námítkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/7110/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
- f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního

fondy dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsál, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisůb) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl

vykazovat jakýkoli sebestopávnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celé šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to,*

že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námitkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námitkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 ŽÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatele před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*

- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)*“.

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námitky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námitka č. 17 – VRT bude mít nepřipustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že *„využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“*. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že *„V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“* je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního

prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURU „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto*

zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“*, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“*

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové**

oblasti a tím pokles jejich cen. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpení vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasazeným pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Pozemky podatele v k. ú. Chotouchov a k.ú. Pučery se částečně nachází v trase VRT, a to zejména na půdě I. třídy ochrany, tj. na nejhodnotnější vysoce chráněné půdě, ale též na půdách dalších tříd ochrany, a rovněž jsou zde dotčeny obecní lesní pozemky. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce nepřijatelné. Ochrana zemědělského půdního fondu, ochrana funkcí lesa a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Další rozsáhlé obecní pozemky a stavby situované v k. ú. Kořenice, k. ú. Chotouchov, k. ú. Pučery, které nejsou přímo v trase VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývajících z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV. ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v „prováděcích“ zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pominuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování

proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vyznačováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi, a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod). Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou

v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou

převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zváženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřekoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová část odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné

infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) „Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) „*Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítka k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) „*(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) „*Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) „*(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá

skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námitky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými*

VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušní námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“* platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) *„aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajových vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi*

Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „*Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz

výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvzení, že (cit.) *„Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.“*, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4*

nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě tratí“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele,

před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námítky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námítky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“. Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) *„Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“* Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlídal a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné

zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasy koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): „*Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).*“. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným

podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námítka č. 25 – Střet s vodními toky a ohrožení vodních toků

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází bezejmenné vodní toky nacházející se u obce Pučery a vodní tok Polepka (Chotouchovský potok).

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

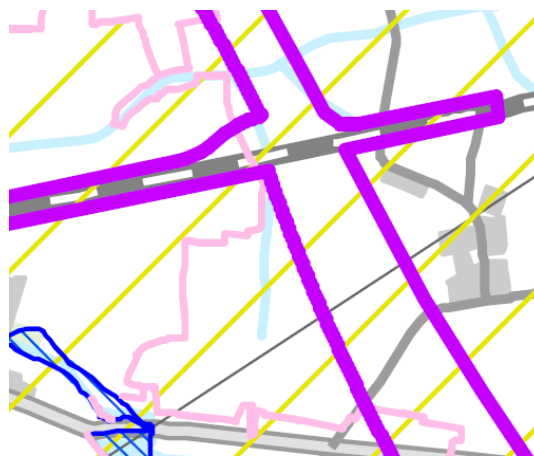
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do bezejmenných vodních toků nacházejících se u obce Pučery a pro ohrožení vodního toku Polepka (Chotouchovský potok).

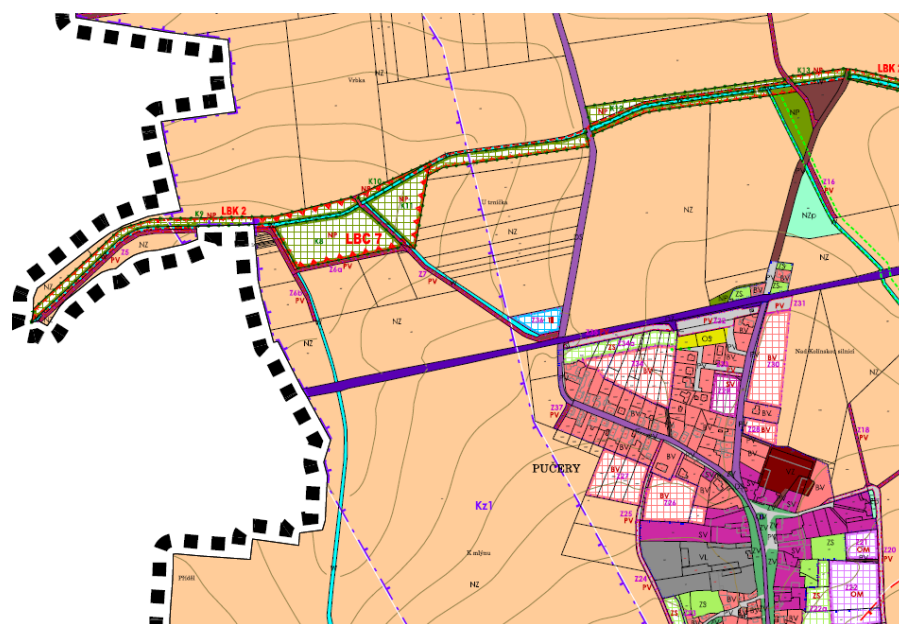
d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nacházejí bezejmenné vodní toky u obce Pučery. Tyto procházejí východní částí území podatele a napájejí Podbečvářský rybník. Koridor pro vedení VRT bezejmennými vodními toky prochází, viz příložený obrázek:



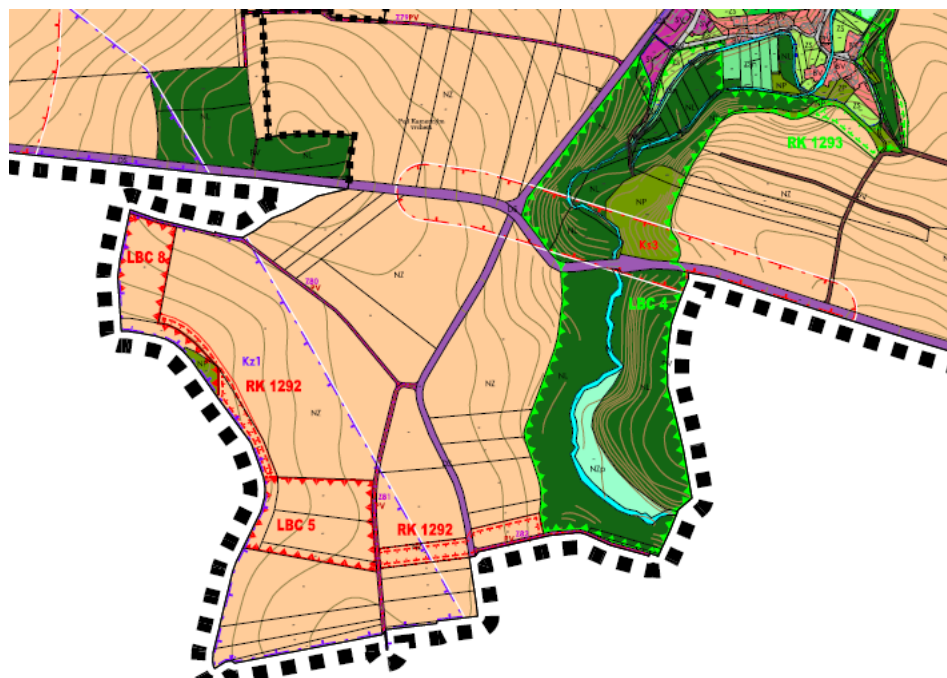
Obrázek č. 2 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s bezejmennými vodními toky u obce Pučery.

Podatel pro jistotu přikládá i obrázek z vlastního územního plánu, ze kterého vyplývá střet koridoru VRT s bezejmennými vodními toky u obce Pučery:



Obrázek č. 3 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující střet koridoru VRT s bezejmennými vodními toky u obce Pučery.

Vodní tok Polepka poté protéká jižní částí území podatele a nachází se v biocentru LBC 4 a dále prochází regionálním biokoridorem RK 1293. Koridor pro vedení trati VRT povede v bezprostřední blízkosti tohoto vodního toku viz následující obrázek:



Obrázek č. 4 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení VRT v bezprostřední blízkosti vodního toku Polepka.

Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně bezejmenných vodních toků u obce Pučery a vodnímu toku Polepka i je obklopující krajiny zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže uvedené bezejmenné potoky či potok Polepku nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na ně.

Střet trasy VRT s vodním tokem Polepka identifikovala SEA, avšak nevyhodnotila příslušné vlivy, a návrh 9 AZÚR SK z identifikace střetu nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Jiné střety s vodními toky na území podatele SEA ani neidentifikovala, ačkoli zde jsou. Vodní toky na území podatele jsou nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do bezejmenných vodních toků u obce Pučery a potoku Polepka a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jich jakkoli dotýká.

Námitka č. 26 – Ohrožení biokoridoru

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází regionální biokoridor RB 1293.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro ohrožení regionálního biokoridoru RB 1293 nacházejícího se na území podatele.

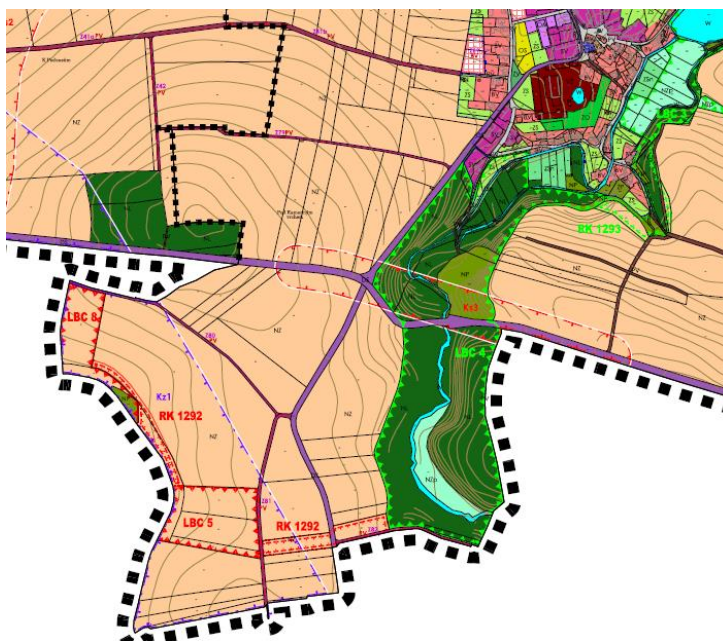
d) Odůvodnění námítky

V územním plánu podatele je vymezen regionální biokoridor RB 1293. Tento se nachází na jihovýchodní části území podatele a jeho součástí jsou biocentra LBC 1 až 4. Regionálním biokoridorem rovněž protéká vodní tok Polepka. VRT povede v bezprostřední blízkosti tohoto regionálního biokoridoru, jak vyplývá z následujícího obrázku:



Obrázek č. 5 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v blízkosti regionálního biokoridoru RB 1293.

Podatel pro jistotu přikládá i výřez z vlastního územního plánu ohledně daného:



Obrázek č. 6 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení VRT v bezprostřední blízkosti regionálního biokoridoru RB 1293.

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je biokoridorem: „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

9. AZÚR SK uvedený regionální biokoridor zmiňuje a vyhodnocuje, že VRT bude mít na tento dopady, avšak nenavrhuje žádná hmatatelná řešení takových dopadů. 9. AZÚR SK dále obecně popisuje, že: „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9. AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“. Je přitom zřejmé, že znečištění způsobené stavbou a následným provozem VRT (hluk či vibrace), změna odtokových poměrů v území podatele vlivem VRT nebo snížení prostupnosti terénu v důsledku VRT dojde k značnému ovlivnění funkcí regionálního biokoridoru. Vzhledem k zalesnění dotčeného regionálního biokoridoru, vodnímu toku Polepka, který jím vede, a jeho napojení na okolní krajinu podatele a propojení s územími vedlejších obcí budou jeho funkce jakoukoli variantou vymezení VRT zcela potlačeny.

Ochrana biokoridoru je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na výše uvedený regionální biokoridor a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká tohoto regionálního biokoridoru.

Námitka č. 27 – Ohrožení biocentra

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází biocentrum LBC 4.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

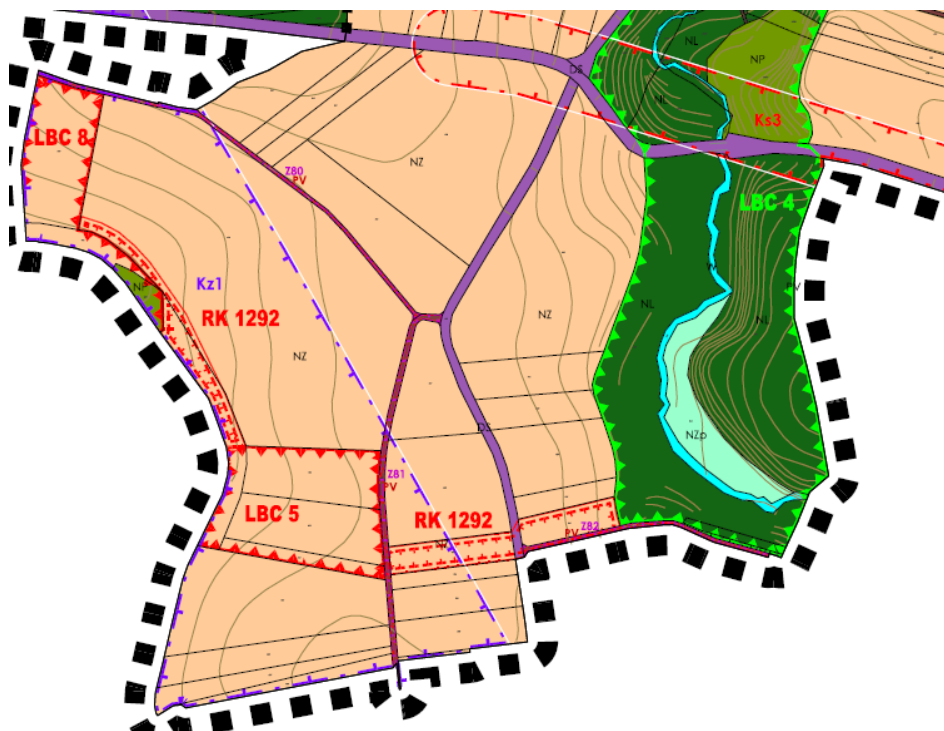
Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro ohrožení biocentra LBC 4.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT prochází v bezprostřední blízkosti biocentra LBC 4. Tímto biocentrem protéká vodní tok Polepka a prochází jím regionální biokoridor RK 1293.

Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny

biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému. 9. AZÚR SK se uvedeným biocentrem však nijak nezabývá a nijak nevyhodnocuje vlivy vedení VRT v jeho bezprostřední blízkosti. Ohrožení biocentra koridorem VRT je patrné z následujícího obrázku:



Obrázek č. 7 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení VRT v bezprostřední blízkosti biocentra LBC 4.

9. AZÚR SK uvedené biocentrum vůbec nebere v úvahu, nijak se mu nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na něj, ačkoli prochází v jeho bezprostřední blízkosti, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkcí a účelu. 9. AZÚR SK pouze obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES...“ Funkce biocentra přitom budou potlačeny a biocentrum zanikne, a to nikoli pouze z důvodu stavby a následného provozu VRT, ale i z důvodu jevů tyto skutečnosti doprovázejících (hluk, vibrace a další související znečištění, změny v odtokovém režimu území, snížení prostupnosti terénu atp.) a dále rovněž pro ovlivnění vodního toku Polepka VRT.

Ochrana biocentra je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedené biocentrum a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká tohoto biocentra.

Námitka č. 28 – Střet s památným stromem a ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí památné stromy Lípy u Pučer a památný strom Lípa u Chotouchova.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro střet s památnými stromy Lípy u Pučer a pro ohrožení památného stromu Lípa u Chotouchova.

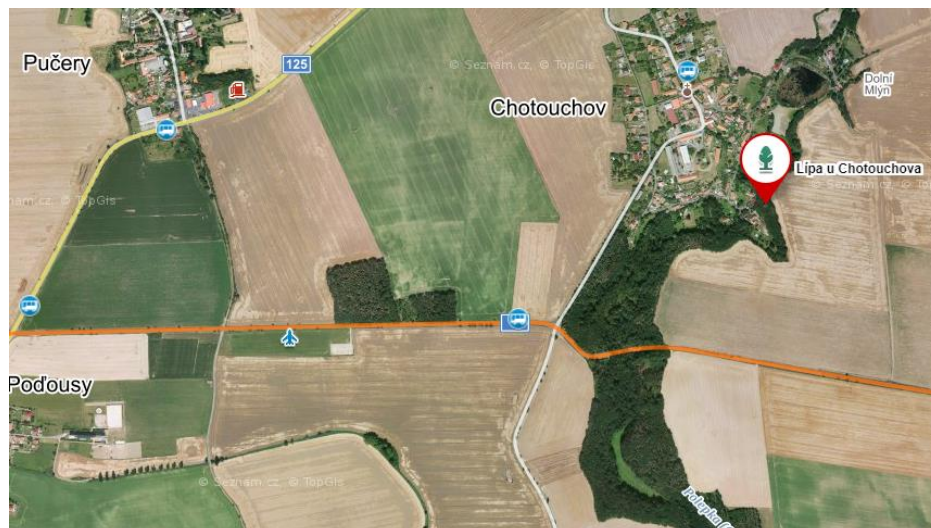
d) Odůvodnění námítky

V trase vymezeného koridoru VRT na území podatele se nacházejí chráněné památné stromy Lípy u Pučer (k. ú. Pučery).



Obrázek č. 8 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT přes památné stromy Lípy u Pučer.

U obce Chotouchov, cca 1 až 1,5 km od trasy koridoru VRT, se nachází památný strom Lípa u Chotouchova viz následující obrázek:



Obrázek č. 9 – Výřez z Mapy.cz ohledně polohy památného stromu Lípa u Chotouchova, dostupné z: <https://en.mapy.cz/zakladni?x=15.1205657&y=49.9604619&z=15&base=ophoto&q=ko%C5%99enic&source=base&id=2104849&ds=2>.

Střet památných stromů Lípy u Pučer s koridorem VRT potvrzuje 9. AZÚR SK i VVURÚ. Stromy jsou chráněny s účinností již od 25. ledna 1983. Tyto památné stromy budou v důsledku výstavby VRT úplně zničeny. Památné stromy jsou neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Střet trasy VRT s památnými stromy Lípy u Pučer identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Památnému stromu Lípa u Chotouchova se 9. AZÚR SK ani VVURÚ naopak vůbec nevěnují, byť se tento bude nacházet v bezprostřední blízkosti plánovaného koridoru VRT. Památný strom Lípa Chotouchova je rovněž chráněn již od 25. ledna 1983 a tento památný strom může být vedením VRT dle 9. AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnosti při stavbě, změna odtokových režimů v krajině v důsledku překřížení vodních toků atp.) ohrožen, resp. poškozován. Památný strom je neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce.

Podatel proto pro nedostatečné vyhodnocení vlivů VRT na výše uvedené chráněné památné stromy nacházející se na jeho území brojí proti 9. AZÚR SK v celém rozsahu.

Námítka č. 29 – Střet s lesy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí pozemky určené k plnění funkcí lesa.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do lesních pozemků na území podatele jako významných krajinných prvků.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT dle vymezení v 9. AZÚR SK zasahuje rozsáhlé lesní pozemky v k. ú. Chotouchov (v okolí vodního toku Polepka).

Les je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: *„Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.*

Navzdory tomu 9. AZÚR SK navrhuje vedení VRT přímo skrze lesy nacházející se na území podatele, což bude mít významné negativní vlivy (hluk, vibrace, změna odtokových poměrů v území, snížení prostupnosti terénu atp.) na tyto lesy jako soubor vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny. Pořizovatel vůči ochraně popsaného významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Ochrana lesa a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce.

Podatel proto touto námítkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na lesy nacházející se na území podatele a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká lesů nacházejících se na území podatele.

Námítka č. 30 – Zásah do krajinného rázu území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu celého území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V jihozápadní části území podatele, kudy má vést koridor VRT, se nachází zemědělská krajina typická pro oblast podatele. Tato je protkána vodními toky vč. potoku Polepka. Na cestě do obce Podousy se pak nacházejí památné stromy Lípy u Pučer s kamenným křížem. U obce Chotouchov se dále nachází památný strom Lípa u Chotouchova. V plánovaném koridoru VRT jsou rovněž územním plánem podatele navrženy biokoridory a biocentra. Pro obyvatele podatele nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití, vč. turistického ruchu. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vymezení uvedených ploch jako koridor VRT či umístění koridoru do bezprostřední blízkosti uvedených ploch proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v daných lokalitách. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9. AZÚR SK bezohledné a neproporcionální, když dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsal, že: *„z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.*

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Podatel touto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT skrze krajinu podatele pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochranu krajinného rázu v dotčených lokalitách.

Námítka č. 31 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Části území podatele, na kterém se nachází území s archeologickými nálezy II. kategorie.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro možné ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie, které se nachází na území podatele. V této kategorii území je nadpoloviční až stoprocentní pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.



Obrázek č. 10 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie v Pučerech.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9. AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy II. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy II. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 32 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území, na kterém se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní a jihozápadní části území podatele prochází přes pozemky zemědělského půdního fondu. Jedná se především o velmi rozsáhlé půdní celky s nejhodnotnější půdou I. třídy ochrany, a též s půdami dalších tříd ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že: *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

9. AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanům. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9. AZUR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č.j. 63 A 13/2014-

104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že: „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, především půdy I. třídy ochrany, ale též II. třídy ochrany a dalších tříd ochrany. Jedná se o jedny z nejhodnotnějších zemědělských pozemků a půdních celků na území obce. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu na území obce je pro podatele zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námítka č. 33 – Ohrožení obcí Pučery a Chotouchov

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. obce Pučery a Chotouchov.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK na území podatele pro nepřiměřené dopady vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Pučery a Chotouchov.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele prochází v bezprostřední blízkosti, bezmála na hranici obce Pučery, viz následující obrázek:



Obrázek č. 11 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Pučery.

Koridor VRT je v jihozápadní části území podatele navržen v bezprostřední blízkosti obce Chotouchov (cca 1 km):



Obrázek č. 12: Výřez z Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako základní lidská práva.

Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Vymezení koridoru VRT přímo na hranici obytné zástavby obce Pučery je vzhledem k této obci a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK stanovuje jako opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Blíže však nejsou tato opatření v 9. AZÚR SK nijak specifikována. Podatel si nedovede představit, jak mohou být taková opatření ve vztahu k obci Pučery a jejím obyvatelům realizována, aby vymezení koridoru na hranici obce Pučery nebylo pro ni a její obyvatelstvo likvidační. Výstavbou a následným provozem VRT s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování tamějšího obyvatelstva, kdy obyvatelé obce nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti, celkovému vylidnění oblasti, popř. až k zániku obce.

Obdobné vlivy bude mít VRT na obec Chotouchov, kdy její obyvatelé budou nuceni žít v přímém vlivu výstavby a provozu VRT, což bude mít významné negativní důsledky na jejich základní lidská práva (život, zdraví a vlastnictví) či ekonomické aktivity. I v tomto případě lze předpokládat významné vylidnění oblasti a utlumení života v uvedené obci.

9. AZÚR SK je tak zcela nepřiměřená k zájmům obyvatel podatele, a to zejména obyvatel obcí Pučery a Chotouchov, kdy tato sice uvádí, že VRT bude mít dopad na nižší desítky objektů v obci Pučery (nikoli však v obci Chotouchov), neuvádí však již žádná opatření k řešení dané situace (dopadům VRT na život a zdraví obyvatel zasažených obcí), kompenzace obyvatel podatele za znehodnocení jejich vlastnictví (snížení hodnoty či vyvlastnění nemovitostí) či opatření k předejití utlumení ekonomické činnosti či vylidnění území podatele.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel podatele (zejm. v obcích Pučery a Chotouchov) jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel, návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a dále vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námitka č. 34 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. k. ú. Pučery a k. ú. Chotouchov.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obci Pučery, na jejíž hranici je koridor VRT plánován, a v obci Chotouchov, v jehož bezprostřední blízkosti je koridor VRT plánován, budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZÚR SK je popsána již výše v námitce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby na území podatele identifikovala SEA v k. ú. Pučery, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Pro k. ú. Chotouchov SEA nadlimitní hlukovou zátěž neidentifikovala, ačkoli je zdejší obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT, takže SEA je v tomto směru nedostatečná, a ani návrh 9 AZÚR SK tento územní střet nijak nereflektuje. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a zejm. na obce Pučery a Chotouchov a proti vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námítka č. 35 – Střet s nadzemním elektrickým vedením

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

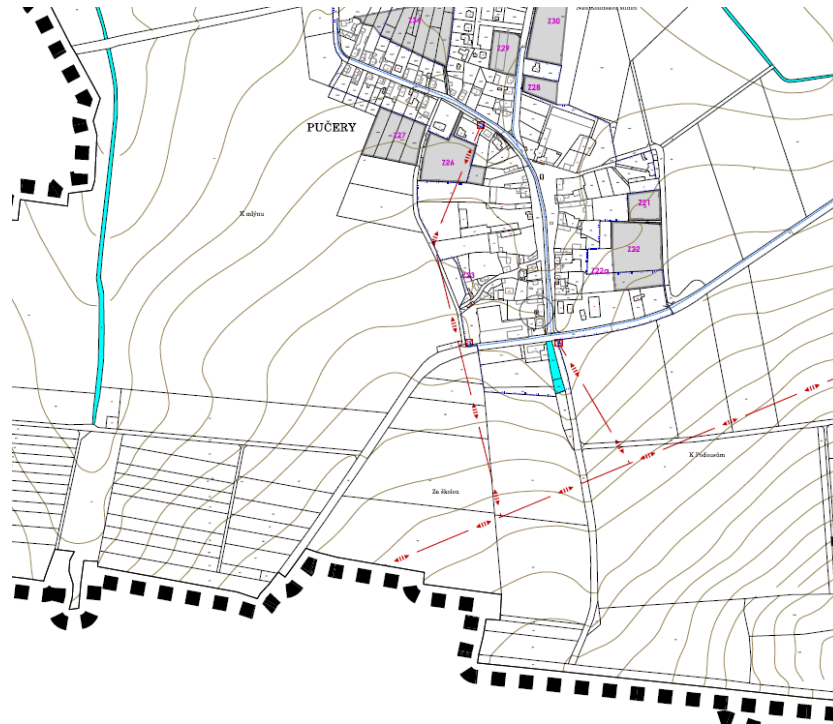
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s nadzemním elektrickým vedením.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává nadzemním elektrickým vedením viz následující obrázek:



Obrázek č. 14 – Výřez z územního plánu podatele znázurňující nadzemní elektrické vedení.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěného vedení. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 36 – Střet se zdrojem pitné vody, vodovodem, kanalizací a ČOV

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé zemí podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet se zdrojem pitné vody, s vodovodem, s tlakovou kanalizací a s ČOV v pokročilém stádiu přípravy.

d) Odůvodnění námítky

Realizace VRT ohrozí zdroj pitné vody podatele, jako klíčovou složku udržitelného rozvoje území obce. Realizace VRT rovněž ohrozí tlakovou kanalizaci podatele v pokročilém stádiu přípravy, jako další klíčovou složku udržitelného rozvoje území obce. V nejbližší době podatel započne s výstavbou vodovodu a tlakové kanalizace. Jedná se o 7,5 km vodovodu, 7,5 km kanalizace a čistírnu odpadních vod (ČOV), přičemž voda má přicházet ze zdrojů Vrchlice – Maleč. Jedná se o organizačně a finančně náročný projekt v pokročilém stádiu přípravy a podatel nemůže akceptovat jakékoli jeho ohrožení prostřednictvím přípravy či realizace VRT, neboť jde o věc veřejného zájmu a prioritu rozvoje území podatele.

Námítka č. 37 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SČK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9. AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypořádává rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9. AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námitka č. 38 – Nepřiměřená zátěž silniční dopravou a parkováním

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé zemí podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť v jeho důsledku bude území podatele nepřiměřeně zatíženo silniční dopravou a parkovacími plochami.

d) Odůvodnění námitky

V důsledku realizace VRT má údajně dojít k nepřiměřenému navýšení automobilové, autobusové a nákladní silniční dopravy na území podatele, což podstatně sníží kvalitu zdejšího života, hodnotu nemovitostí a podstatně naruší další rozvoj území podatele. V souvislosti s VRT je údajně plánována výstavba terminálu a má být vytvořeno parkování pro cca 3000 silničních vozidel. Má dojít i k podstatnému navýšení zátěže území autobusovou dopravou. Území podatele je však již nyní zatíženo dopravou na hranici únosnosti a další navýšení zátěže silniční dopravou či parkováním je pro podatele nepřijatelné a zcela nepřiměřené z hlediska proporcionality střetu VRT s územím podatele. Elektrifikovaná železniční sice obecně lokálně v zásadě nezhoršuje kvalitu ovzduší, nicméně v případě území podatele povede realizace VRT ke zřízení terminálu a k markantnímu nárůstu silniční dopravy a parkování, což naopak velmi zhorší kvalitu ovzduší na území podatele v důsledku emisí výfukových plynů a prašnosti. Nárůstem silniční dopravy dojde rovněž k dalšímu navýšení hlukové zátěže, ke zhoršení kvality bydlení a k dalším negativním vlivům vyplývajícím z nárůstu silniční dopravy. Zdejší život se bude co do kvality životního prostředí podobat spíše životu ve velkých průmyslových aglomeracích, přičemž veškeré podstatné výhody života mimo město, jako je klid a zdravé prostředí, budou na území podatele prakticky anulovány. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námitka č. 39 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné

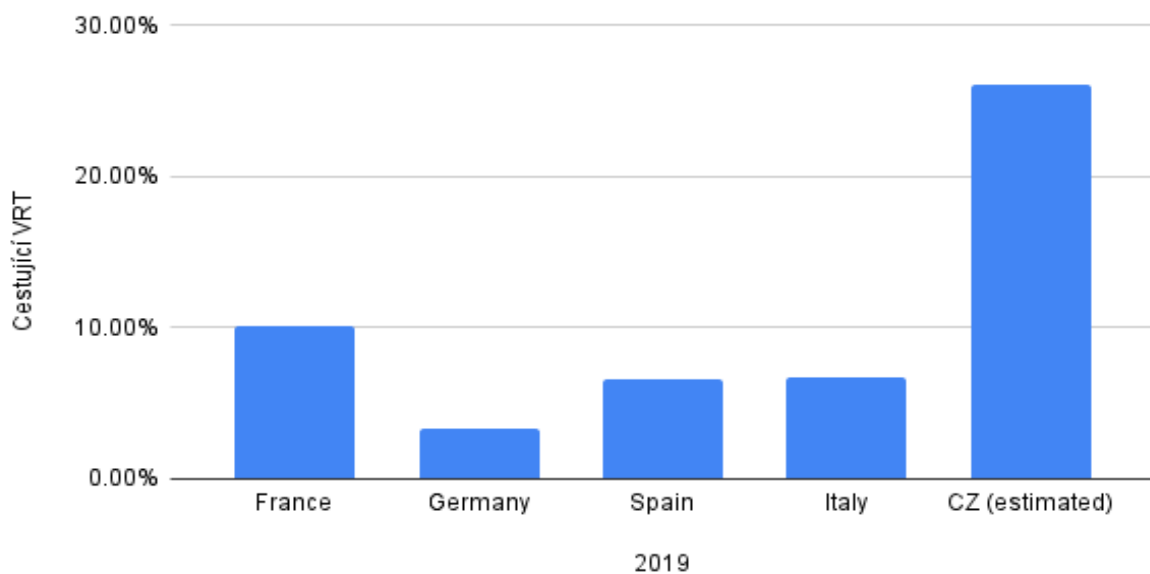
reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námitka č. 40 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: *„Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“* Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 41 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 42 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;

- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

- minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 43 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality

(přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění

zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé

vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymežován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Kořenice na zasedání dne 13. 4. 2022 usnesením č. 32/118/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Kořenice
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha
ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Opatovice I**
IČO: 00640379
se sídlem Opatovice I, čp. 35, 286 01 Čáslav
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících. Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítka proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítka. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen. Obdobně popisuje doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZŘ při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Ústavní základ práva podatele jako obce účastnit se procesu přípravy zásad územního rozvoje potvrdil také Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.

Doktrína potom dovozuje, že „pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, **je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části**, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 76; součástí pozemku je stavba
st. 77; součástí pozemku je stavba
st. 99; součástí pozemku je stavba
st. 100; součástí pozemku je stavba
st. 148
st. 171/1
38/2
81/6
81/10
81/11
81/12
83/2
84/2
92/2
93
423/2
615/7
615/10
615/22
615/33
615/34
632/4
637/4
680/16
689/6
785/3
795/3
795/4
815/1
815/4
816/4
816/6
820
837

838/3
841/8
842
872
901
902
903
913
920
921
925
926
928
929
942
943
944
945
949/1
949/2
951
956
957
959/1
967
971/2
980
981
1002
1003
1004
1005
1016
1022
1028
1030
1037
1038
1039
1040
1044
1045
1046
1047
1052
1054

1055
1090
1092
1097
1099/1
1129
1130
1146
1148
1159
1160/1
1172
1173/1
1173/5
1173/6
1175
1179/1
1180
1181
1182
1183
1184
1189
1218
1219
1222/2
1238
1249
1256
1261
1262
1268

PZE st. 35, původ Pozemkový katastr

PZE st. 36, původ Pozemkový katastr

PZE 688/1, původ Pozemkový katastr

PZE 841/1, původ Pozemkový katastr, a dále

stavbu Opatovice I č. p. 35, na pozemku p. č. st. 171/1, st. 171/2, st. 171/3, st. 171/4

to vše v obci Opatovice I, katastrálním území Opatovice I, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům a stavbě jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

d) Odůvodnění námitky

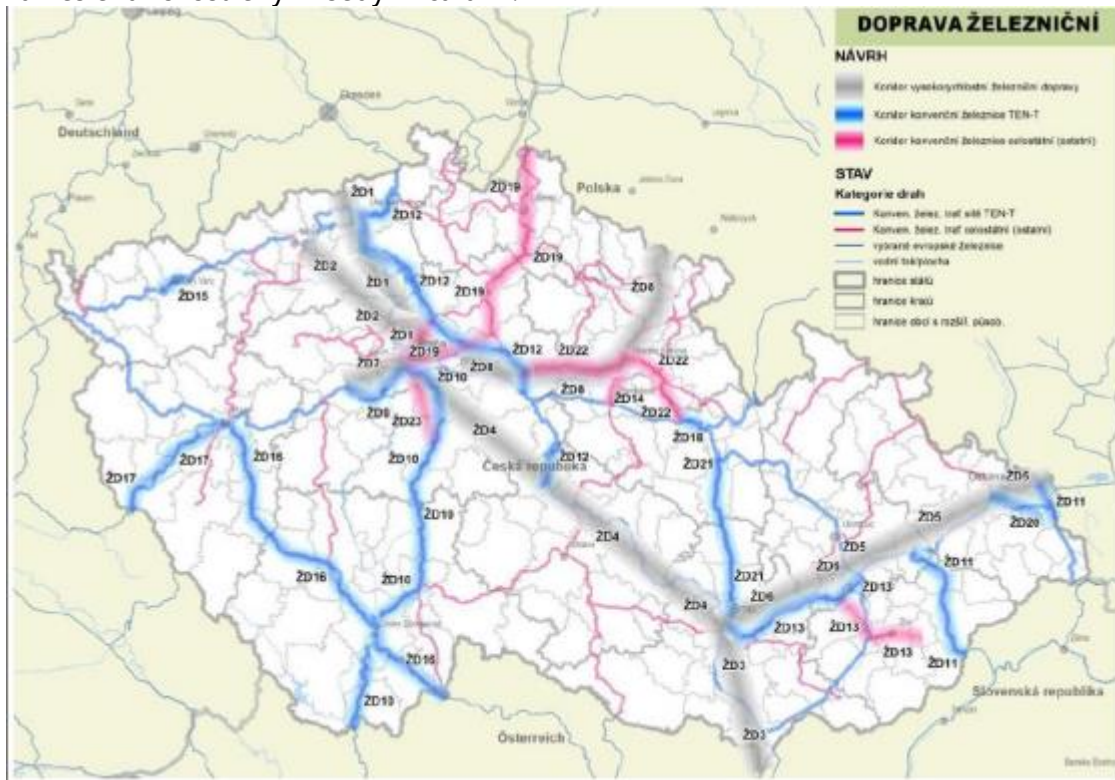
Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí,*

popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „Nástroje územního plánování tvoří ucelený

hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. **Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.** Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů.** Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „*smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: *„Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:*

a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě

návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní

rozvoj, popř. ponechávalo vymezení koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly

správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v*

současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů” (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“*.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlídí nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisys příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako

orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový

postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně

nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námítka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).* Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez

konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné. (...) Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábory půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“. Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřípadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námítky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:*

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...) Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry**“.* Obdobně popsali

salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č.j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na

zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bod 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí, atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti

koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,

- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,*
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,*
- d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a*
- f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „*zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu*“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOS 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého „*Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů*

nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutně dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábery ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebestopověšnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celí šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námítkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymezen variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námítkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhuje jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zastavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zastavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námítka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostopnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostopnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřipustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevyomezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním

problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického

doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“*, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka*

působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.”

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné..

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru

VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezením koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky podatele zapsané LV č. 1 pro k. ú. Opatovice I se částečně nachází přímo v trase koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, v severovýchodní části území obce. Jedná se přibližně o 100 ha zemědělských pozemků tvořených především půdou I. II. a III. třídy ochrany. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce naprosto nepřijatelné. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. I obecní pozemky a stavby, které jsou mimo koridor VRT by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. nálezu Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při

plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV.ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezením koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají

takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměrování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz samostatné námítky). Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení

příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřekoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová částí odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru“

- minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
- minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...”

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námítky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně

výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušná námítka).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady*

pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“ platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) *„aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“*

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha

č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) *„Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají

skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) *„Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.“*, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“*

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným

odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodnění záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námitky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“. Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezení celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) „*Koridor je standardně vymežován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.*“. Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je

prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlížely a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území)“*. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námitka č. 25 – Střet s Opatovickým potokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok, Opatovický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodního toku jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází vodní tok Opatovický potok. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT vodním tokem Opatovický potok prochází, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Opatovický potok

Koryto potoka obklopené okolní krajinou včetně rybníku Katovna nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru celého území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je 9 AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Opatovický potok i jej obklopující krajině zcela bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006Sb „ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vést koridor VRT alternativní trasou severně, zcela mimo koryto vodního toku Opatovický potok. Eventuální přemostění potoka navrhované ve VVURÚ je pro území podatele, jeho pohledové uplatnění i kvalitu životního prostředí výrazně více zatěžující. Pořizovatel však vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Střet trasy VRT s Opatovickým potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Opatovický potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Opatovický potok.

Námítka č. 26 – Střet s rybníkem Katovna

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází rybník Katovna.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do rybníka Katovna jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele, a pro střet s hrází rybníka katovna jako objektem významným pro rozvoj území obce.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází rybník Katovna. Ten je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT rybníkem Katovna prochází, viz obrázek výše.



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Opatovický potok

Rybník Katovna obklopený okolní krajinou včetně Opatovického potoka nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru celého území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9 AZÚR SK vůči ochraně rybníku Katovna i jej obklopující krajině zcela bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006Sb., ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vést koridor VRT alternativní trasou severně, zcela mimo rybník Katovna. Střetř koridoru VRT s tímto rybníkem je pro území podatele, jeho pohledové uplatnění i kvalitu životního prostředí výrazně více zatěžující. Pořizovatel však vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Střet trasy VRT s rybníkem Katovna identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Rybník Katovna je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Nadto podatel namítá, že VRT se dostává do střetu nejenom s rybníkem jako takovým, ale rovněž s hrází rybníka Katovna na pozemku parc. č. 957 jako objektem (vodním dílem) významným pro trvale udržitelný rozvoj území obce. Rybník Katovna obce (parc. č. 957 k. ú. Opatovice I) je ve vlastnictví podatele, takže podatel požaduje jeho nerušené zachování nejenom z titulu práva na samosprávu, ale rovněž z titulu ochrany majetku obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká rybníku Katovna a jeho hráze.

Námítka č. 27 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele

dostatečným způsobem nevypořádává rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podatelů a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9 AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námitka č. 28 – Střet s plynovodem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK v oblasti střetu s vedením plynovodu o vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává s VTL plynovodem o vysokém tlaku.

Ve VVURÚ se uvádí, že „*Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury*“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9 AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m.

Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 29 – Střet s koridorem pro vodovod

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK v oblasti střetu s koridorem vymezeným pro zásobní vodovodní řad W3.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává s koridorem vymezeným pro zásobní vodovodní řad W3. VVURÚ tuto kolizi neřeší. Dle podatele oba záměry nejsou slučitelné a vedení koridoru VRT v důsledku střetu s koridorem pro vodovod může nepřiměřeně narušit zásobování jeho obyvatel pitnou vodou. Vzhledem k aktuální nedostatečné vodovodní infrastruktuře na území podatele bude mít vymezení koridoru VRT v navrhovaném znění pro podatele likvidační účinky.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vedení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká vodovodního řadu na jeho území.

Ochrana infrastruktury, ochrana dodávek vody a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 30 – Ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro ohrožení chráněného památného stromu, Sovova dubu.

d) Odůvodnění námitky

V blízkosti vymezení koridoru VRT v těsném sousedství území podatele u rybníka Katovna se nachází chráněný památný strom tzv. Sovův dub. Památný strom může být následným vedením VRT dle 9 AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnost při stavbě atp.) ohrožen, resp. poškozován. 9 AZÚR SK ani VVURÚ tyto možné vlivy dostatečně nevyhodnocují. Památný strom je přitom neodmyslitelnou součástí rozvoje území obce.

Námitka č. 31 – Střet s biokoridorem na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vymezený biokoridor.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do biokoridoru procházejícího územím podatele.

d) Odůvodnění námitky

V 9 AZÚR SK je koridor VRT vymezen tak, že přímo prochází lokálním biokoridorem LBK 50 nacházejícím se na území podatele, vymezeným v podatelově územním plánu.

Lokální biokoridor byl vybudován v rámci Operačního programu Životní prostředí (OPŽP).

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je biokoridorem „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

K tomuto biokoridoru je VVURÚ zcela bezohledné. K podstatě střetu toliko obecně uvádí, že „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9 AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“.

Z návrhu 9 AZÚR SK vyplývá, že koridor VRT bude křížit biokoridor LBK 50 de facto v celé jeho šíři. Funkce biokoridoru tak bude kompletně potlačena. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006Sb „ve znění pozdějších předpisů 3 VLIVY NA PŘÍRODU (FAUNA, FLORA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST) A KRAJINU*“ je přitom zřejmé, že alternativní vedení koridoru VRT nezasahující předmětný biokoridor by oproti návrhu 9 AZÚR SK představovalo toliko nepatrnou odchylku. Tuto reálnou alternativu 9 AZÚR SK ani VVURÚ zcela neproporcionálně nevypořádávají.

Střet VRT s biokoridorem SEA podle všeho neidentifikovala a návrh 9 AZÚR SK biokoridor nijak nereflektuje. Ochrana biokoridoru je však nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká biokoridoru vymezeného na jeho území.

Námítka č. 32 – Střet s biocentrem na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází biocentrum LBC 30.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK pro zásah do biocentra LBC 30 nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V územním plánu podatele je vymezeno biocentrum LBC 30 zahrnující rybník Katovna a jeho okolí. Výkres „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů 3 VLIVY NA PŘÍRODU (FAUNA, FLORA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST) A KRAJINU*“, VVURÚ i 9 AZÚR SK a jejich přílohy vliv vymezení VRT na toto biocentrum ignorují.

Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Oblastí biocentra vymezeného v podatelově územním plánu prochází koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK. VVURÚ je k tomuto biocentru zcela bezohledné. K podstatě možných střetů s biocentrem toliko obecně uvádí, že „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrem odpovídajícím charakteru migrující bioty“. Obdobně 9 AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“.

Střet VRT s biocentrem SEA podle všeho neidentifikovala a návrh 9 AZÚR SK biocentrum nijak nereflektuje. Ochrana biocentra je však nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Vzhledem k míře dotčení biocentra bude jeho funkce realizací VRT ve vymezeném koridoru neproporcionálně zcela potlačena. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká předmětného biocentra.

Námitka č. 33 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Hlukové limity bez efektivních protihlukových opatření nespĺňuje větší část zastavěného území obce.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřijatelná a neproporcionální.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby podatele identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námítka č. 34 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT prochází na území podatele přes pozemky zemědělského půdního fondu. Ty spadají do vysoce chráněné II. třídy ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9 AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č.j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též*

zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, převážně na půdách II. a III. třídy ochrany. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní zábory a poškození zemědělského půdního fondu na území obce jsou pro obec nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Námítka č. 35 – Střet s obecními cestami

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele obsluhované dotčenými pozemními komunikacemi.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s obecními cestami, a to s účelovou komunikací Opatovice I – Korotice ve vlastnictví obce a s nezpevněnou místní komunikací Opatovice I – Bahno.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT je v kolizi s účelovou komunikací Opatovice I – Korotice ve vlastnictví obce a s nezpevněnou místní komunikací Opatovice I – Bahno, což potenciálně významně negativně ovlivňuje dopravní obslužnost území obce a znehodnocuje majetek obce. Tyto územní střety nejsou v návrhu 9 AZÚR SK identifikovány, vyhodnoceny, zdůvodněny ani kompenzovány. Podatel touto námitkou brojí proti vymezení a realizaci VRT v kolizi s těmito cestami.

Námítka č. 36 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných

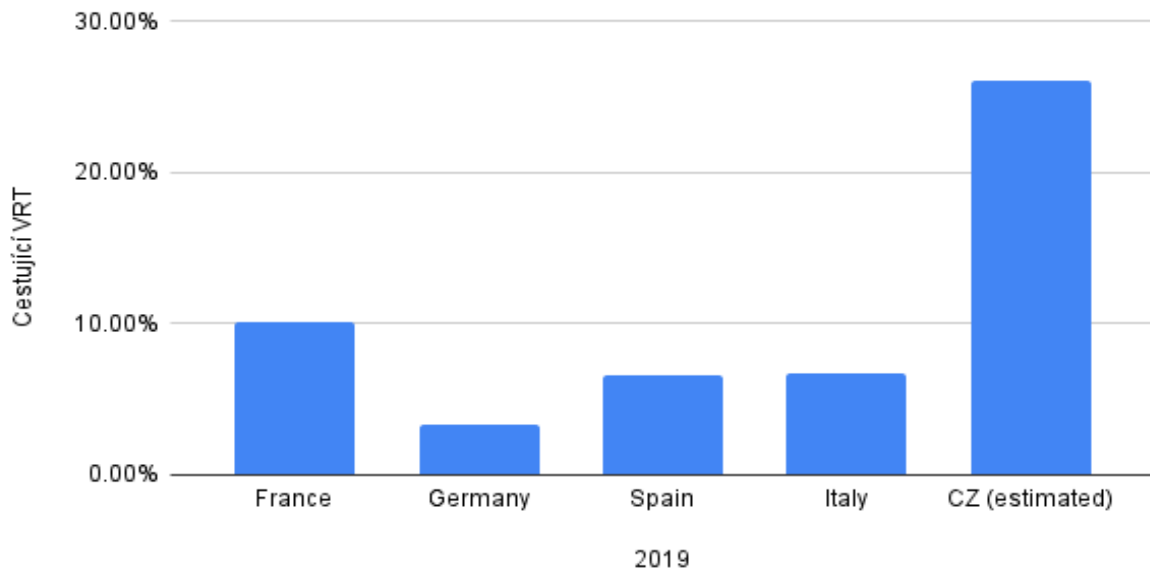
zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námítka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 37 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: „*Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného sutkového stavu.

Námítka č. 38 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 39 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;

- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

- minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 40 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality

(přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného pod systému, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění

zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé

vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Opatovice I na zasedání dne 4. 5. 2022 usnesením č. 40/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Opatovice I
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha
ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

- Podatel: **Obec Červené Janovice**
IČO: 00236047
se sídlem Červené Janovice 102, 285 42 Červené Janovice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687
- Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítky. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír,

SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář.* 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.*

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 4/2; součástí pozemku je stavba
st. 74; součástí pozemku je stavba
st. 75/1; součástí pozemku je stavba
st. 79
st. 89/1; součástí pozemku je stavba
st. 89/3; součástí pozemku je stavba
st. 89/4; součástí pozemku je stavba
st. 89/10; součástí pozemku je stavba
st. 89/12
st. 132
st. 144; součástí pozemku je stavba
st. 162
st. 181; součástí pozemku je stavba
st. 182; součástí pozemku je stavba
st. 204/2
st. 207; součástí pozemku je stavba
st. 208; součástí pozemku je stavba
st. 359; součástí pozemku je stavba
st. 360; součástí pozemku je stavba
13/2
13/3
100
117
118/2
132/4
132/5
132/10
132/20
132/21
132/26
132/28
134/4
134/10
134/12

137/1
137/22
137/33
137/34
137/35
138/1
139/1
140/1
140/2
142/1
142/3
163/3
163/5
178/2
178/5
178/8
189
198/6
201/3
202
222/2
251/1
251/2
284/1
284/2
284/13
284/14
284/15
348/18
348/19
348/30
348/40
365/5
368/1
404
409/14
409/15
417/2
421/2
424/1
424/2
425/1
425/2
425/3
425/4
425/5

425/8
426/3
431/4
431/5
431/6
432
433/2
438/1
438/2
438/3
440/1
446/9
446/10
446/18
446/19
446/22
446/23
446/25
446/27
452/6
453
454/5
464/16
467/2
467/18
481/4
482/2
482/19
493/2
493/5
493/6
493/9
493/10
493/12
493/29
493/30
493/31
493/36
493/57
493/58
495/4
527/4
527/5
527/6
527/7
534/1

534/2
544
545
546
547
559
560/4
560/5
560/6
560/7
560/8
560/9
560/10
563/1
563/2
563/3
563/6
563/7
563/10
564/2
565
567
568
570
571
573/1
573/3
573/4
573/5
575/1
575/4
575/5
576/2
609/14
623/3
623/4
623/12
623/13
623/16
636/2
638/1
639/1
639/2
639/3
671/5
675/4

675/14
685/11
688/2
689/13
695/5
695/12
725/2
734/3
735
736
742/1
742/2
743
757/1
757/2
757/3
792/2
792/3
792/7
792/10
792/12
797
846
955/1
955/4
955/5
1071/2
1099/1
1099/3
1099/4
1099/8
1099/9
1099/10
1099/11
1101/1
1102/1
1102/4
1103
1104/1
1104/2
1104/3
1104/4
1104/5
1104/6
1104/7
1104/8

1104/9
1104/10
1104/11
1104/12
1104/13
1105/2
1105/3
1107
1108
1109/1
1110
1111/2
1111/3
1111/4
1113
1114
1115
1116
1117
1118
1121
1122
1123
1124
1127/1
1127/2
1128
1129
1130
1131
1132/1
1132/2
1133/1
1133/2
1134
1135
1136
1137
1138/1
1139
1141/1
1141/2
1143/1
1143/2
1143/7
1144/1

1144/3
1144/4
1146
1147
1149/1
1150
1151
1152
1153/1
1153/2
1156
1157
1158
1160/1
1161/1
1161/4
1163
1164
1165
1166
1167
1168/1
1168/2
1168/3
1171
1174
1175
1177/2
1188/1
1188/2
1189
1190
1191
1192
1193
1194
1198
1201
1209
1212
1213
1214
1222

to vše v obci Červené Janovice, katastrálním území Červené Janovice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Vilémovice u Červených Janovic. Jedná se o následující pozemky:

st. 19; součástí pozemku je stavba

st. 46; součástí pozemku je stavba

st. 57

44

120/5

469/3

474/1

474/2

501/1

501/2

501/3

501/7

501/10

511/1

511/4

583

586

587

589

600

605

616

623

640

644

645

647

648

675

682

696

700

705

722

726

734

737

740

741

762

763

775

779

790
794
804
807
809
817
824
825
829

to vše v obci Červené Janovice, katastrálním území Vilémovice u Červených Janovic, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. obce Zhoř u Červených Janovic. Jedná se o následující pozemky:

st. 75; součástí pozemku je stavba

2/1
2/3
4/1
6/1
7/1
28
71/2
87
88
109/1
109/2
110/1
110/2
110/3
114/6
114/7
114/8
121
132
133/5
134
135/5
135/6
155
160
161
162/1
162/4
185/1

185/4
185/8
185/13
185/14
185/15
185/16
186/1
187/4
190/8
201
226
227
228
229
231/1
231/2
232/1
232/2
234
237
238/1
269/2
269/18
269/32
473/2
553/11
588
605/1
605/3
639/2
799
827/2
828
829/1
832
833/1
833/2
834
836
837
838
845
846
847
848/1
853/2

853/7
856/1
858/1
858/2
859
861
862
863
864
868/1
872
873
876
884

to vše v obci Červené Janovice, katastrálním území Zhoř u Červených Janovic, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Chvalov u Červených Janovic. Jedná se o následující pozemky:

21
25
28/1
28/3
28/16
28/17
28/18
28/21
28/22
30/3
30/4
34/1
34/3
34/4
34/5
34/6
42/2
43/1
50
51
52/1
52/2
52/4
64
65
84

85
113/2
134/1
135/2
135/3
136
137
138
193
195
196/1
196/2
198/1
230
231
232
258
259/1
265/3
265/5
265/7
269/1
269/2
302/3
323/1
323/2
324
325
326
329
330
332/1
332/2
334
338/1
341/1
342
343
344
358
359
362
363
368

to vše v obci Červené Janovice, katastrálním území Chvalov u Červených Janovic, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná

Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

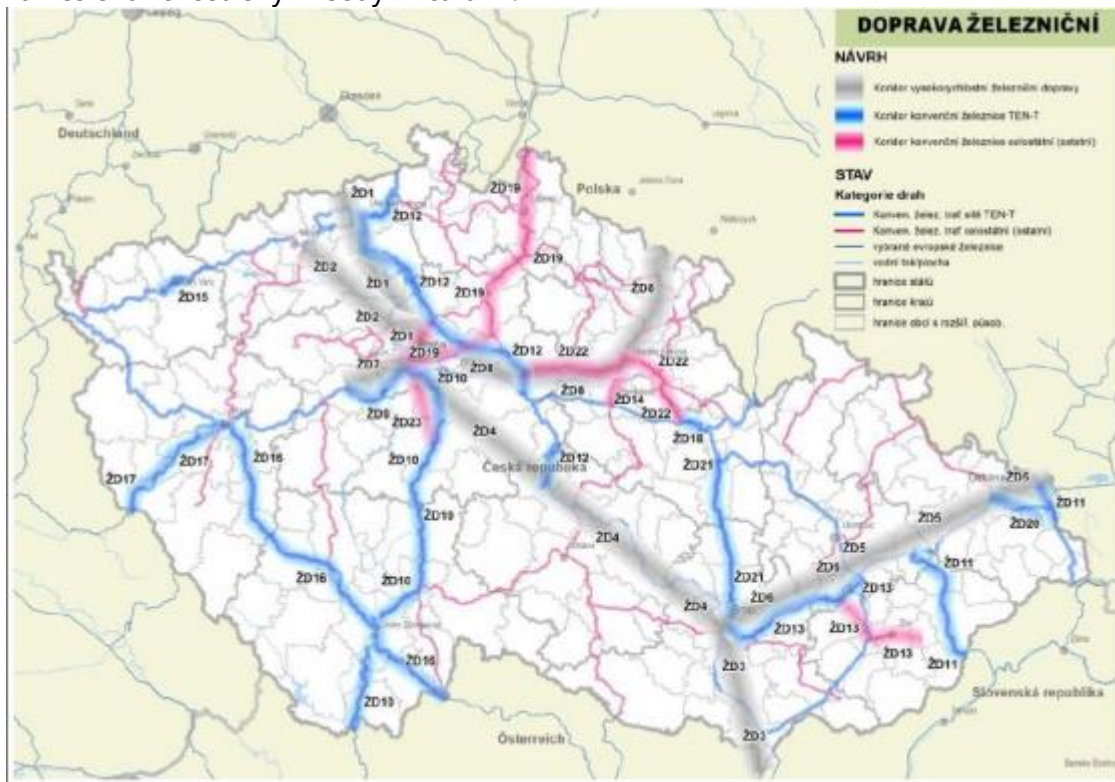
d) Odůvodnění námitky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. „vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, „*kteřá svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu*“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 věty první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona.*“

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „*smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách

územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem

Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:

a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního

rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezení koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále).

Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese*

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů" (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným stáním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: „K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): „Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): „Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřípadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípis příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořízena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše

uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopavy.*“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový

postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy

nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující

vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).*“ Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „**(...) Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy. V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné. (...) Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě. Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k**

*nárůstu hlukové zátěže z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábory půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“. Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.*

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námítka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že „Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnotit, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:

- zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)
- střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)
- u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc**. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda)**. **Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imise, hlukem apod.)**. To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...) Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry**“. Obdobně popsala salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bod 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/7110/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a

- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.* Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“.*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprosspěšnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažen tělesem trati VRT a nikoli celé šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, naspů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje naprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž

naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námítkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námítkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody, zejména dojde k narušení hladiny spodních vod, a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde

rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námitky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 ŽÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Narušení hladiny spodních vod silně naruší život na území obce Lány a Vilémovice, neboť zde není vodovod a zdejší obyvatelé jsou závislí na studních, které mohou být realizací VRT podstatně poškozeny, znehodnoceny či zničeny.

Námitka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námitky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např.

realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zastavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele, neboť dojde k rozdělení území podatele, dojde k porušení prostupnosti území podatele a dojde k přetržení stávajících vazeb spojení a komunikací na území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřipustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že *„využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“*. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že *„V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“* je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanoveny odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní

prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“*, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV.“*

Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavby s možností vyvlastnění, jsou nadto

ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi, a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky podatele v k. ú. Vilémovice u Červených Janovic a v k. ú. Chvalov u Červených Janovic se částečně nachází přímo v trase VRT, a to zejména na půdě II. a III. třídy

ochrany, tj. nejcennější půdy v majetku obce. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce naprosto nepřijatelné. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Další rozsáhlé obecní pozemky a stavby situované v k. ú. Červené Janovice, k. ú. Chvalov u Červených Janovic, k. ú. Vilémovice u Červených Janovic, k. ú. Zhoř u Červených Janovic, které nejsou přímo v trase VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při

plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV.ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají

takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměrování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz samostatné námítky). Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území

je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová částí odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru“

- minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
- minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplyvá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Neřešením otázky ochrany území kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námítka neprovedení testu proporcionality).

Námítka č. 24 – Námítky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením tratí (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně

výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) „*Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „*Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz*“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušná námítka).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) „*Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady*“

pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“ platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha

č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) *„Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají

skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) „*Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) „*navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu*“, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) „*koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území*“ je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) „*Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.*“, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Zdejší tvrzení na str. 13 odůvodnění o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) *„Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“* je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě tratí“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz

výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námitky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9*

Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů". Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny

bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezení celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) „*Koridor je standardně vymežován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.*“. Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlídky a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být

vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): „*Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).*“. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námítka č. 25 – Střet s rybníky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do vodních ploch – rybníků Turkovec, Žoucký, Kukle, Nedovedlo, Zápona, jakožto významných krajinných prvků.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází rybníky, přičemž nejbližše trase VRT jsou Turkovec, Žoucký, Kukle, Nedovedlo, Zápona. Rybník Turkovec leží přímo u obce Lány a je propojen s dalšími rybníky na území podatele Medenickým potokem. Rybníky nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí obce Lány a venkovského charakteru tohoto území podatele. Srov. charakteristika oblasti krajinného rázu Janovicko v SEA („*Důležitou součástí rázu krajiny jsou vodní prvky – oblast je typická pramenná, s malými i velkými potoky a rybníky*“).

Rybník je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Rybník Turkovec je rovněž biocentrem LBC 14. V 9. AZÚR SK je koridor VRT vymezen tak, že prochází v bezprostřední blízkosti rybníku Turkovec, viz přiložený obrázek:



Obrázek č. 2 - Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti rybníku Turkovec na území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně vodní plochy rybníku Turkovec a dalších, včetně obklopující krajiny, zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže se dopadům na rybník Turkovec a další nevěnuje a nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na výše uvedené rybníky.

Střet trasy VRT s rybníky Turkovec, Žoucký, Kukle, Nedovedlo, Zápona ani s jinými na území podatele, neidentifikovala SEA a návrh 9 AZÚR SK tento střet nijak nereflktuje. Tyto rybníky jsou přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně posouzení vlivů VRT na rybník Turkovec a další a brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jich jakkoli dotýká.

Námitka č. 26 – Střet s vodním tokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází Medenický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

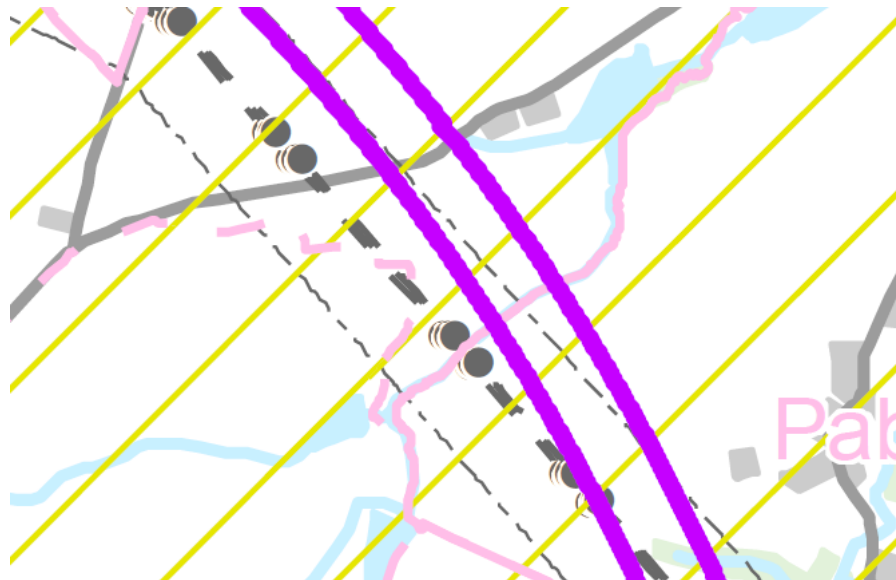
c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do vodního toku Medenický potok jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Medenický potok, který představuje významnou vodoteč a významný přítok řeky Klejnárky na povodí Labe. Délka toku Medenického potoka činí 12,5 kilometru a z hlediska významnosti toku je v databázi Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka řazen mezi páteřní toky základního hydrologického povodí. Plocha povodí je 16,3 km². Na toku Medenického potoka se nachází velký počet rybníků, sloužících k akumulaci vod, a historicky několik vodních mlýnů. Medenický potok je rovněž součástí biokoridoru LBK 31, prochází východní částí území podatele a napájí rybník Turkovec. Koryto Medenického potoku nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru tohoto území podatele.

Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor VRT Medenickým potokem prochází a tento přetíná, viz následující obrázek:



Obrázek č. 3 - Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Medenický potok.

Celý Medenický potok (tzn. jeho celá část dotčená VRT) se nachází v biokoridoru LBK 31. V důsledku vymezení VRT v 9. AZÚR SK dojde k narušení tohoto potoku i rázu celé oblasti.

Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči Medenickému potoku jako významnému krajinnému prvku zcela neproporcionální.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Medenický potok i jej obklopující krajiny zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže uvedený potok nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na něj.

Střet trasy VRT s Medenickým potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Medenický potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do Medenického potoku a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Medenický potok.

Námitka č. 27 – Ohrožení biokoridorů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do biokoridoru LBK 31 a ohrožení biokoridoru RBK 18 nacházejících se na území podatele.

d) Odůvodnění námitky

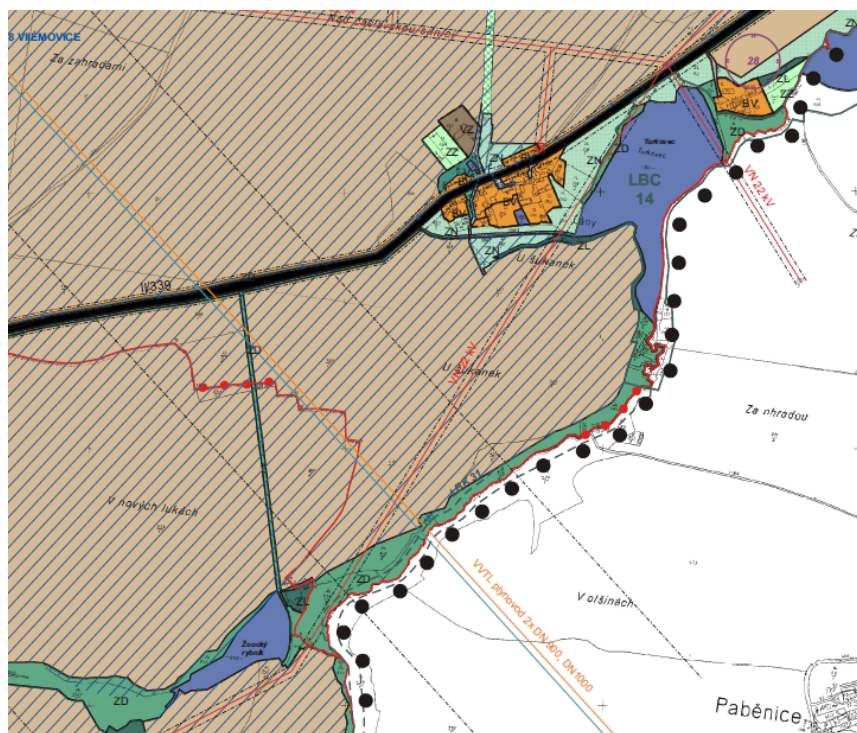
V územním plánu podatele je vymezen biokoridor LBK 31, kterým vede Medenický potok a který spojuje rybník Turkovec se Žouckým rybníkem a dále navazuje na lokální biocentrum

LBC 10. Dále je v územním plánu podatele vymezen regionální biokoridor RBK 18, který navazuje na biocentrum LBC 4, a dále regionální biokoridor RBK 19 a RK 1305 (Paběnický les – Řeplice), který spojuje území podatele s územími vedlejších obcí.

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je biokoridorem: „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

9. AZÚR SK uvedený biokoridor LBK 31 vůbec nebere v úvahu, nijak se mu nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na tento biokoridor, ačkoli jej přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkcí a účelu. 9. AZÚR SK akorát obecně popisuje, že: „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9. AZÚR SK obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“. Na území podatele je přítomné vedení VRT navrženo skrze biokoridor LBK 31, který území podatele spojuje s ostatními územími jiných obcí a významnými krajinnými prvky (např. rybníky) a VRT tento kolmo přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkcí a účelu.

Střet uvedeného biokoridoru a VRT vyplývá z územního plánu podatele viz následující obrázek:



Obrázek č. 4: Výřez z územního plánu podatele znázorňující biokoridor LBK 31.

Ohledně regionálního biokoridoru RBK 19 je VRT naplánována v jeho těsné blízkosti viz následující obrázek:



Obrázek č. 5: Výřez z územního plánu podatele znázorňující regionální biokoridor RBK 18.

Regionální biokoridor RBK 18 se tudíž nachází v těsné blízkosti koridoru VRT, čímž bude vystaven významnému znečištění produkovanému VRT, jako jsou hluk či vibrace, dále změny v odtokovém režimu území či snížení prostupnosti terénu, což povede k likvidaci účelu a funkce tohoto regionálního biokoridoru.

VVURÚ je k těmto biokoridorům zcela bezohledné, kdy se těmto biokoridorům vůbec nevěnuje a nevyhodnocuje dopady vedení VRT skrze tyto biokoridory nebo v jejich těsné blízkosti. Vedením koridoru VRT, tak jak je tento nyní navržen, budou tedy funkce uvedených biokoridorů jakoukoli variantou vymezení VRT značně potlačeny.

Ochrana biokoridorů je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedené biokoridory a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká těchto biokoridorů.

Námitka č. 28 – Ohrožení biocenter

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází biocentrum LBC 14 (rybník Turkovec) a biocentrum LBC 4.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

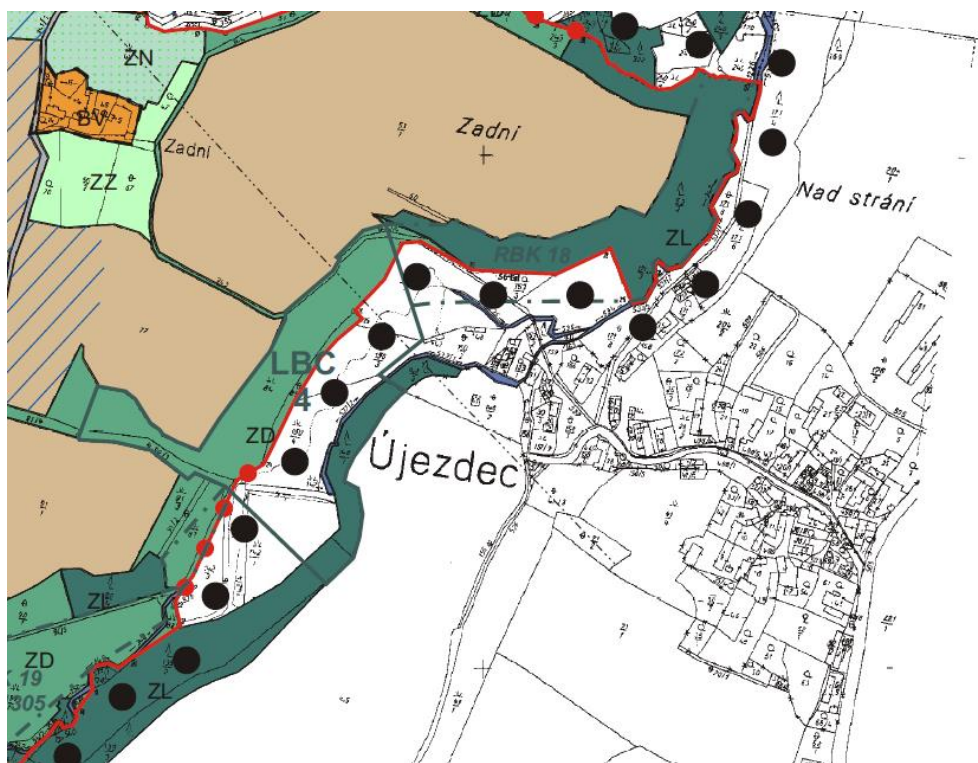
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro ohrožení biocentra LBC 14 (rybník Turkovec) a biocentra LBC 4.

d) Odůvodnění námítky

Biocentrum LBC 14 (rybník Turkovec) se nachází u obce Lány – bližší popis tohoto biocentra viz námitka č. 13 výše. Biocentrum LBC 4 se pak nachází na východním území podatele a navazuje na regionální biokoridor RBK 18 a dále regionální biokoridor RBK 19 a RK 1305 (Paběnický les – Řeplice), kdy tyto biokoridory spojují území podatele s územími vedlejších obcí. Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému. 9. AZÚR SK se těmito biocentry však nijak nezabývá a nijak nevyhodnocuje vlivy vedení VRT v bezprostřední blízkosti zmíněných biocenter. K ohrožení biocentra LBC 14 viz obrázek č. 2 v námitce č. 13 a k ohrožení biocentra LBC 4 viz následující obrázek:



Obrázek č. 6: Výřez z územního plánu podatele znázorňující biocentrum LBC 4.

Přítom 9. AZÚR SK obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES...”

Z výše přiložených obrázků přitom vyplývá, že koridor VRT se bude nacházet jen několik málo desítek metrů od uvedených biocenter, v důsledku čehož budou obě biocentra vystavena emisím VRT, tedy hluku, vibracím a dále změně v odtokových poměrech v krajině atp. To povede k potlačení funkcí biocenter a jejich následnému zániku.

Ochrana biocenter je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedená biocentra a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který bude mít na tato biocentra dopad.

Námitka č. 29 – Zásah do krajinného rázu na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu celého území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Ve východní části území podatele, kudy má vést koridor VRT, se nachází zemědělská krajina s rybníky – rybník Turkovec, Žoucký rybník a další. Komplex rybníků dále pokračuje rybníky Kukle, Nedovedlo a Zápona. Dále krajinou podatele protéká vodní tok Medenický potok. Pro obyvatele podatele nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití, vč. turistického ruchu. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vymezení uvedených ploch jako koridor VRT či umístění koridoru do bezprostřední blízkosti uvedených ploch proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v daných lokalitách. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9. AZÚR SK bezohledná a neproporcionální, když dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsál, že: „z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námitky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Podatel touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT skrze krajinu podatele pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochranu krajinného rázu v dotčených lokalitách.

Námitka č. 30 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území, na kterém se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu v II. a III. třídě ochrany.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT ve východní části území podatele prochází pozemky zemědělského půdního fondu. Ty spadají převážně do II. a III. třídy ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že: „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

9. AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanům. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9. AZUR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že: „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamena to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, především půdy II. a III. třídy ochrany. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu na území obce je pro podatele zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námitka č. 31 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. pak v k. ú. Vilémovice u Červených Janovic a v obci Lány.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obci Lány, v jejíž bezprostřední blízkosti je VRT plánována, budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZÚR SK je popsána již výše v námitce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby na území podatele (v k. ú. Vilémovice u Červených Janovic) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a zejm. na obec Lány a vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námitka č. 32 – Střet s VVTL Plynovodem (koridor jím částečně prochází)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, v kterém prochází VVTL plynovod 2x DN 900, DN 1000.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

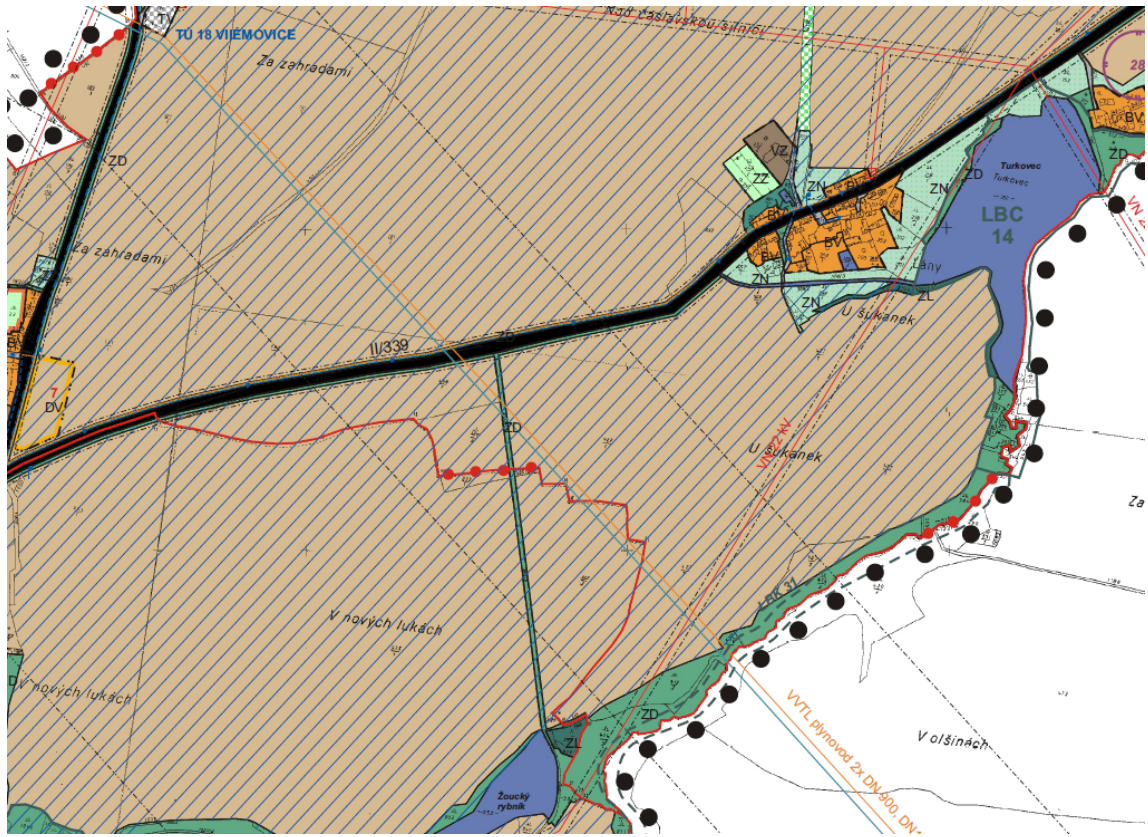
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodu o velmi vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází plynovod o velmi vysokém tlaku, který je ve střetu s vymezením VRT viz následující obrázek:



Obrázek č. 7: Výřez územního plánu podatele znázorňující vedení VVTL plynovodu a jeho střet s VRT.

Ochranné pásmo tohoto plynovodu činí 12 m na každou stranu od osy potrubí a bezpečnostní pásmo 200 m. Koridor VRT vymezený v 9. AZÚR SK umístěný plynovod kříží.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 33 – Střet s nadzemním elektrickým vedením

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s nadzemním elektrickým vedením.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává nadzemním elektrickým vedením viz předchozí obrázek č. 9.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „*Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury*“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěného vedení. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 34 – Ohrožení obce Lány

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele, zejm. obec Lány v k. ú. Vilémovice u Červených Janovic.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

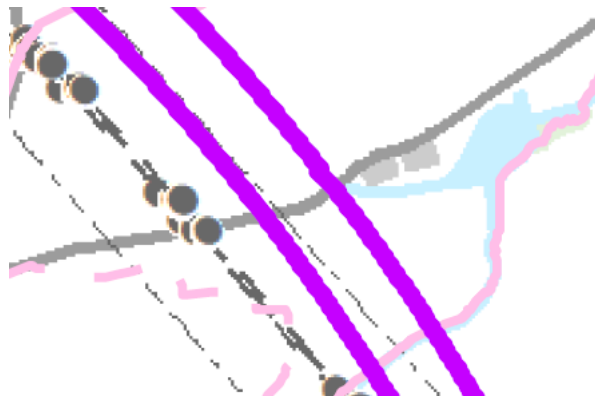
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené ohrožení obce Lány.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele prochází v těsné blízkosti obce Lány, viz následující obrázek:



Obrázek č. 8: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Lány.

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako základní lidská práva.

Vymezení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti, bezmála na hranici obce Lány je vzhledem k této obci a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK nijak nevyhodnocuje dopady výstavby a následného provozu na obec Lány a tuto obec vůbec neřeší. Výstavbou a následným provozem VRT s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování tamějšího obyvatelstva, kdy obyvatelé obce nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti, celkovému vylidnění oblasti, a nakonec k zániku obce.

Podatel je rovněž vlastníkem řady pozemků a staveb v k. ú. Vilémovice u Červených Janovic a v přímo v obci Lány a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

9. AZÚR SK je tak zcela nepřiměřená a bezohledná k zájmům obyvatelů podatele, a to zejména obyvatelům obce Lány, kdy se tato uvedená obec vůbec nevěnuje a tudíž neuvádí žádná opatření k řešení dané situace (dopadům VRT na život a zdraví obyvatel zasažených obcí), kompenzace obyvatelům podatele za znehodnocení jejich vlastnictví (snížení hodnoty či vyvlastnění nemovitostí) či opatření k předejití utlumení ekonomické činnosti či vylidnění území podatele.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel podatele (zejm. v obci Lány) jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel, návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a dále vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námitka č. 35 – Střet se zdroji pitné vody v obcích Lány a Vilémovice

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele – obce Lány a Vilémovice

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet se studněmi v obcích Lány a Vilémovice, jako jediným zdrojem pitné vody.

d) Odůvodnění námitky

Narušení hladiny spodních vod, ke kterému potenciálně dojde realizací VRT, po všech stránkách silně naruší život na území obce Lány a Vilémovice, včetně znehodnocení zdejších obytných staveb, neboť zde není vodovod a zdejší obyvatelé jsou závislí na studních, které pro ně představují zdroj pitné vody, a které mohou být realizací VRT podstatně poškozeny, znehodnoceny či zničeny.

Námítka č. 36 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SČK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9. AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypořádává rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námítkou brojí proti 9. AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námítka č. 37 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele s kulturními památkami.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (viz níže), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak žádná z nich nebyla identifikována v SEA a ani jakkoli zohledněna při návrhu 9 AZÚR SK.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 104470 (kostel sv. Martina); rejst. č. ÚSKP 31424/2-975 (kostel Narození P. Marie); rejst. č. ÚSKP 18299/2-972 (zámek); rejst. č. ÚSKP 105334 (krucifix); rejst. č. ÚSKP 15082/2-973 (socha sv. Jana Nepomuckého); rejst. č. ÚSKP 25891/2-3481 (venkovský dům); vše na území podatele a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Námítka č. 38 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“

Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

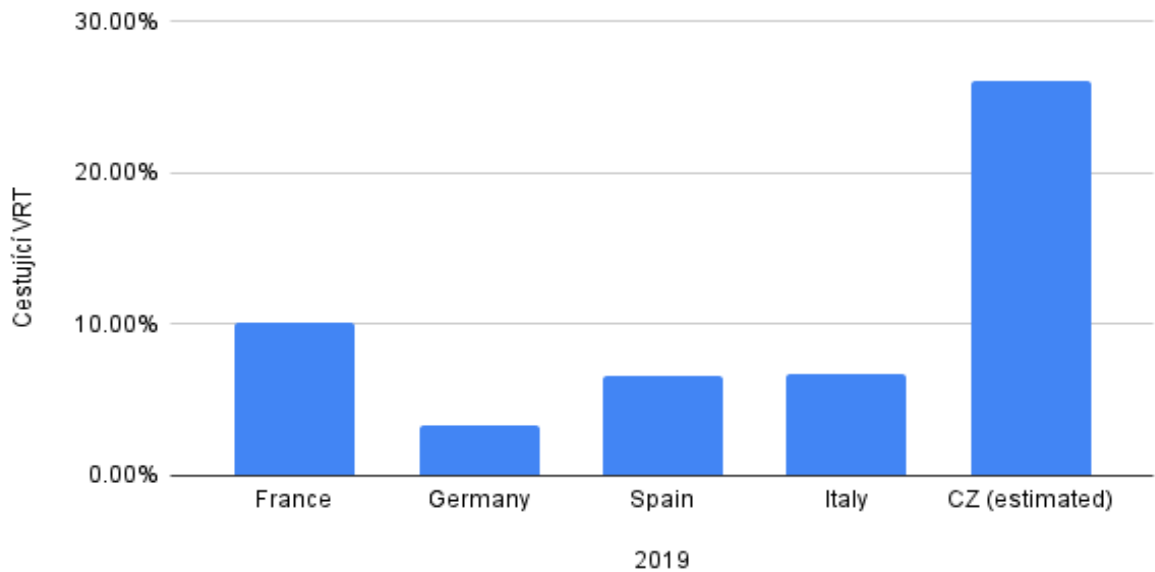
Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 39 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*” Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkrácené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkrácení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 40 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 41 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky

VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky

územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.”;

- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.”;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.”;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.”;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.”;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:

ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:

- minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
- minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
- zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
- minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 42 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námítka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před

energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Červené Janovice na zasedání dne 17. 5. 2022 usnesením č. 6/4/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Červené Janovice
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

- Podatel: **Městys Kounice**
IČO: 00239305
se sídlem Kounice 127, 289 15 Kounice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687
- Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících. Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítka proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítka. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen. Obdobně popisuje doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZŘ při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Ústavní základ práva podatele jako obce účastnit se procesu přípravy zásad územního rozvoje potvrdil také Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.

Doktrína potom dovozuje, že „pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, **je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části**, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

- st. 72/1; součástí pozemku je stavba;
- st. 72/2; součástí pozemku je stavba;
- st. 77; součástí pozemku je stavba;
- st. 79/1;
- st. 109/1; součástí pozemku je stavba;
- st. 136;
- st. 137;
- st. 141/1;
- st. 179; součástí pozemku je stavba;
- st. 180; součástí pozemku je stavba;
- st. 272; součástí pozemku je stavba;
- st. 589; součástí pozemku je stavba;
- st. 608/1;
- st. 608/2;
- st. 612; součástí pozemku je stavba;
- st. 617;
- st. 664; součástí pozemku je stavba;
- st. 861; součástí pozemku je stavba;
- 4/2;
- 12/1;
- 12/2;
- 12/3;
- 12/7;
- 19/1;
- 19/13;
- 19/31;
- 19/32;
- 22/3;
- 22/4;
- 22/6;
- 22/11;
- 27/1;
- 39;
- 43/1;

- 43/3;
- 53/1;
- 69/1;
- 92;
- 94;
- 98/1;
- 98/2;
- 105/1;
- 108/3;
- 163/7;
- 163/13;
- 164/2;
- 164/5;
- 164/6;
- 174/2;
- 174/5;
- 174/7;
- 177;
- 178/5;
- 184/7;
- 186/1;
- 186/8;
- 186/11;
- 186/13;
- 186/19;
- 186/28;
- 186/29;
- 186/30;
- 186/31;
- 186/32;
- 186/40;
- 198/1;
- 198/2;
- 206;
- 207;
- 250/1;
- 250/14;
- 250/25;
- 250/26;
- 282;
- 283/1;
- 283/30;
- 283/31;
- 283/41;
- 334/1;
- 339/21;

- 339/59;
- 422/22;
- 463/2;
- 463/9;
- 463/11;
- 481/2;
- 482/3;
- 709/72;
- 709/98;
- 709/102;
- 709/164;
- 712/35;
- 721/45;
- 782/8;
- 782/18;
- 825/1;
- 825/2;
- 838/5;
- 840/1;
- 840/4;
- 840/5;
- 847;
- 848/2;
- 848/3;
- 849/6;
- 852;
- 865/1;
- 866;
- 876;
- 900/8;
- 905/4;
- 905/6;
- 911/3;
- 915;
- 918;
- 920;
- 922;
- 931/1;
- 931/76;
- 931/77;
- 934;
- 940;
- 941/23;
- 945;
- 946;
- 947;

- 948;
- 950;
- 951/1;
- 951/6;
- 951/7;
- 951/8;
- 951/9;
- 955/1;
- 955/8;
- 955/9;
- 955/12;
- 957;
- 959/1;
- 969/2;
- 969/22;
- 974/2;
- 991/25;
- 991/32;
- 991/39;
- 1019/4;
- 1024/33;
- 1024/36;
- 1035/176;
- 1035/194;
- 1035/252;
- 1038/2;
- 1043/1;
- 1045/16;
- 1045/20;
- 1051/65;
- 1051/66;
- 1051/76;
- 1058/3;
- 1061/1;
- 1061/2;
- 1062/4;
- 1063;
- 1064;
- 1067;
- 1068;
- 1069;
- 1070/2;
- 1078;
- 1079;
- 1080;
- 1082;

- 1087/1;
- 1087/3;
- 1089/1;
- 1093/5;
- 1093/7;
- 1093/8;
- 1095/11;
- 1095/27;
- 1095/37;
- 1095/43;
- 1095/44;
- 1095/45;
- 1098/1;
- 1098/2;
- 1098/3;
- 1099/1;
- 1099/2;
- 1100;
- 1101/3;
- 1101/6;
- 1101/7;
- 1104/60;
- 1104/62;
- 1104/63;
- 1104/76;
- 1104/77;
- 1104/213;
- 1104/217;
- 1104/237;
- 1104/240;
- 1104/271;
- 1104/272;
- 1104/277;
- 1104/280;
- 1105/3;
- 1105/4;
- 1105/26;
- 1105/27;
- 1105/34;
- 1105/37;
- 1105/41;
- 1106;
- 1107;
- 1108;
- 1111/1;
- 1112/1;

- 1112/2;
- 1126/1;
- 1126/4;
- 1130/1;
- 1130/2;
- 1130/3;
- 1130/4;
- 1130/5;
- 1130/6;
- 1130/8;
- 1130/9;
- 1130/10;
- 1130/11;
- 1130/14;
- 1131/1;
- 1131/2;
- 1131/3;
- 1131/4;
- 1133/1;
- 1133/2;
- 1138/1;
- 1140;
- 1141;
- 1143;
- 1144;
- 1148;
- 1149;
- 1153/2;
- 1157/1;
- 1163;
- 1164;
- 1165;
- 1171/1;
- 1171/2;
- 1172;
- 1173/3;
- 1179;
- 1180;
- 1181;
- 1187/1;
- 1187/2;
- 1187/3;
- 1187/5;
- 1187/8;
- 1187/9;
- 1187/10;

- 1187/15;
- 1189/1;
- 1197/1;
- 1198;
- 1200/1;
- 1213;
- 1214/1;
- 1214/2;
- 1215/1;
- 1215/2;
- 1217;
- 1219;
- 1220;
- 1221/5;
- 1222/7;
- 1222/10;
- 1222/13;
- 1222/14;
- 1222/27;
- 1222/30;
- 1222/31;
- 1223/1;
- 1223/2;
- 1223/4;
- 1223/5;
- 1227/5;
- 1584;
- 1587;
- 1596; a
- stavbu bez čp / č. ev., jiná stavba, na pozemku p. č. st. 112/6;

to vše v obci Kounice, zapsáno na LV č. 1 pro k. ú. Kounice, u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrální pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

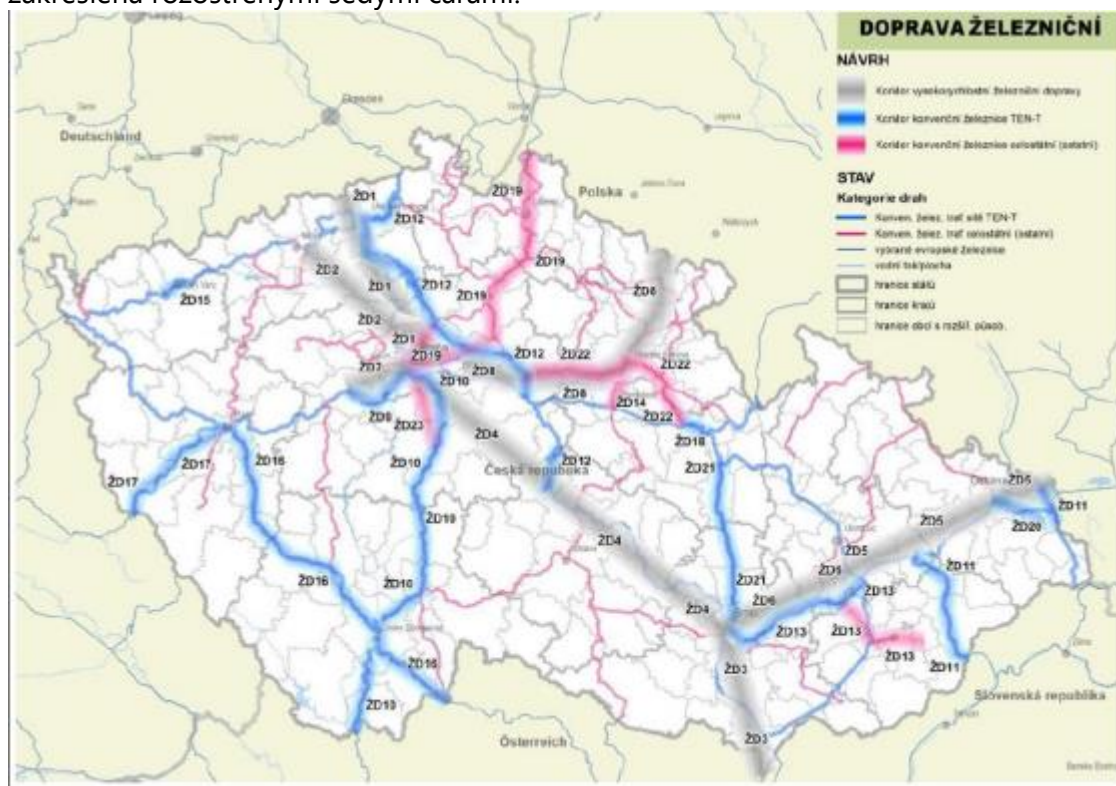
d) Odůvodnění námítky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“*. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námitkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřizené nástroje*

územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 věty první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „*smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č.j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č.j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“.*

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“.* Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) *Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“)* měl *Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“)* a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech *Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:*

- a) zaslání podkladů, které *Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;*
- b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem *Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zqv0jf2dnJb?path=%2F>, je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

- a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);
- b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT *Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;*
- c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad *Středočeského kraje.*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že

Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námítka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení

- v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).
- 2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.
 - 3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).
 - 4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).
 - 5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).
 - 6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.
 - 7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“
 - 8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).
 - 9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec

nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělní Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“*.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny

zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípis příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně

ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*”

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit.

„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“*

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii

proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteřní součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-

Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávat přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nespĺňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středoohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).*“. Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „**(...) Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR

nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „**Předpokládají se zábery půdního fondu, fragmentace krajiny, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.**“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...)*“

Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při porovnání územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)* Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry“.** Obdobně popsali salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že *„o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.*

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle

přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřipustný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí, atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřípustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřípustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/7110/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a

- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.* Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOS 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“.*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy

ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprospešnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celí šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, naspů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*). Na území podatele výše uvedené prvky existují, což potvrdili přímo vlastníci zemědělských pozemků na jednání se zástupci Správy Železnic o variantě VRT dne 20. 2. 2020 v Kounicích za účasti 14 starostů obcí zasažených pilotním úsekem a významných pěstitelů a hospodářů z té samé oblasti.

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a

možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námítkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námítkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejdůležitějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 ŽÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřijatelnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např.

realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zastavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na náspech 8 m nad zemí nebo v hlubokých výkopech) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Střet trasy VRT s požadavkem na migrační prostupnost krajiny identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Záměr VRT na území obce Kounice významně ovlivnil plánovaný obchvat obce, prakticky jej zrušil. Není vyřešeno, kdo bude hradit navýšení ceny obchvatu vyvolané VRT a není v tomto směru navrženo žádné kompenzační opatření.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do

výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanoveny odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např. protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nespĺňuje požadavky „Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: „Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné..

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavby s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela

nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je přitom nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky podatele zapsané LV č. 1 pro k. ú. Kounice se přibližně z poloviny nachází přímo v trase koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, v severovýchodní části území obce. Jedná se přibližně o 100 ha zemědělských pozemků tvořených především půdou I. II. a III. třídy ochrany. Další desítky hektarů obecních pozemků jsou situovány v těsné blízkosti trasy VRT. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce naprosto nepřijatelné. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. I obecní pozemky a stavby, které jsou dále od trasy VRT by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. nález Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. nález Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. nález Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV.ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vyznačováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy

do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz samostatné námítky). Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námítkách podatele.

Záměr VRT na území obce Kounice významně ovlivnil plánovaný obchvat obce, prakticky jej zrušil. Není vyřešeno, kdo bude hradit navýšení ceny obchvatu vyvolané VRT a není v tomto směru navrženo žádné kompenzační opatření.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): „Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“ Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování,

samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová částí odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;

- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Záměr VRT na území obce Kounice významně ovlivnil plánovaný obchvat obce, prakticky jej zrušil. Není vyřešeno, kdo bude hradit navýšení ceny obchvatu vyvolané VRT a není v tomto směru navrženo žádné kompenzační opatření.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námítka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námítek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námítky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením tratí (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek

hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námitky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námitky).

Záměr VRT na území obce Kounice významně ovlivnil plánovaný obchvat obce, prakticky jej zrušil. Není vyřešeno, kdo bude hradit navýšení ceny obchvatu vyvolané VRT a není v tomto směru navrženo žádné kompenzační opatření. Tím není naplněn ani požadavek ad (23).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

V případě podatele není naplněn požadavek „*Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území.*“ Záměr VRT na území obce Kounice významně ovlivnil plánovaný obchvat obce, prakticky jej zrušil. Není vyřešeno, kdo bude hradit navýšení ceny obchvatu vyvolané VRT a není v tomto směru navrženo žádné kompenzační opatření.

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) „*Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušní námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“* platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) *„aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“*

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) *„Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.“*, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká *„územně plánovací dokumentace“*, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“*

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Zdejší tvrzení na str. 13 odůvodnění o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) *„Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“* je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše). Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020.

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námítky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námítky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námítky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina*

dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů". Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto

zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovin, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Uváděné časové odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) „Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“. Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na

vlastní náklady) ohlídky a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dále od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasy koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území)“*. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnětí vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným

podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námítka č. 25 – Střet s Kounickým potokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok, Kounický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

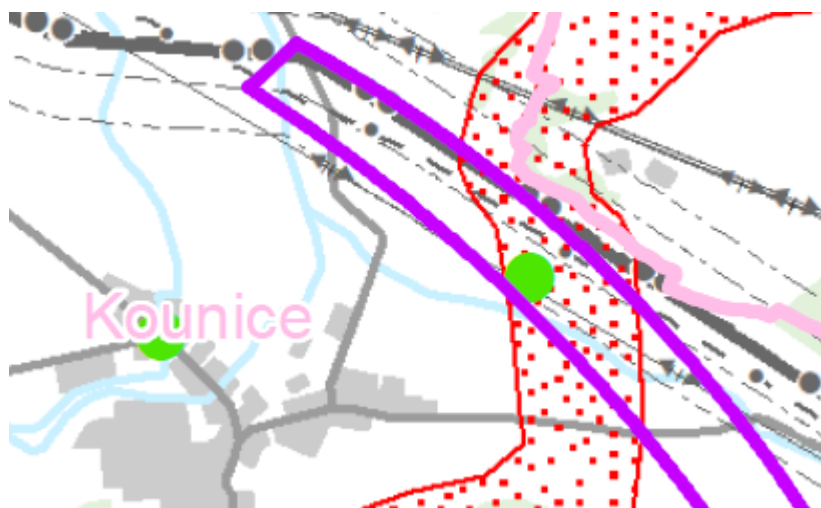
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodního toku jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází Kounický potok jako vodní tok. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT Kounickým potokem prochází, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 2 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s Kounickým potokem. Ke střetu dochází u koncové části koridoru VRT.

V důsledku vymezení VRT v 9 AZÚR SK dojde k narušení potoka i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči Kounickému potoku jako významnému krajinnému prvku zcela bezohledné a neproporcionálně narušuje jeho zákonnou ochranu. Koryto Kounického potoka nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru celého území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je návrh 9 AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Kounický potok i jej obklopující půdě bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006Sb., ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vymezit koridor VRT tak, aby končil před Kounickým potokem. Přemostění potoka navrhované ve VVURÚ je pro území podatele, jeho pohledové uplatnění i kvalitu životního prostředí výrazně více zatěžující. Pořizovatel však vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Střet trasy VRT s Kounickým potokem identifikovala SEA, avšak opomenula vyhodnotit příslušné vlivy, a návrh 9 AZÚR SK z této identifikace nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Kounický potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Kounický potok.

Námitka č. 26 – Střet s Poříčanským potokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok, Poříčanský potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodního toku jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází Poříčanský potok jako vodní tok. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT Poříčanským potokem prochází, viz výše přiložený obrázek č. 2 (ke střetu dochází v oblasti biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců).

Koryto Poříčanského potoka nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru celého území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je návrh 9 AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Poříčanský potok i jej obklopující půdě bezohledný. Pořizovatel vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Střet trasy VRT s Poříčanským potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak již nijak nevyhodnotila příslušné vlivy, a návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Poříčanský potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Poříčanský potok.

Námítka č. 27 – Likvidace památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele, na kterém se nachází dotčený památný strom.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s památným stromem na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Přímo v trase koridoru VRT na území podatele se nachází chráněný památný strom Hrušeň obecná (pozemek parc. č. 422/1 v obci Kounice, katastrálním území Kounice, zapsán na LV 927 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Nymburk. Ohrožení tohoto památného stromu koridorem VRT potvrzuje i VVURÚ. Strom je chráněn dle vyhlášovacích dokumentace vydané již 25. července 1978. Památný strom bude v důsledku vedení VTR dle vymezení v 9 AZÚR SK nenávratně zničen.

Střet trasy VRT s památným stromem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK je k památnému stromu, jeho kulturní hodnotě a zájmu na jeho ochraně zcela bezohledný a neproporcionální. Památný strom je přitom neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto brojí proti vymezení VRT v 9 AZÚR SK jakýmkoli způsobem, který se střetává či ohrožuje památný strom Hrušeň obecnou nacházející se na území podatele.

Námítka č. 28 – Ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro ohrožení chráněného památného stromu, Topolu černého.

d) Odůvodnění námítky

V blízkosti vymezení koridoru VRT na území podatele, cca 980 m od koridoru se nachází chráněný památný strom Topol černý (pozemek parc. č. 53/1 v obci Kounice, katastrálním území Kounice, zapsán na LV 1 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Nymburk. Ohrožení tohoto památného stromu koridorem VRT potvrzuje i VVURÚ. Strom je chráněn dle vyhlášovacích dokumentace vydané již 25. července 1978. Památný strom může být následným vedením VRT dle 9 AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnost při stavbě atp.) ohrožen, resp. poškozován.

9 AZÚR SK ani VVURÚ tyto možné vlivy dostatečně nevyhodnocují. Památný strom je přitom neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto pro nedostatečné

vyhodnocení vlivů VRT na chráněný památný strom nacházející se na jeho území brojí proti 9 AZÚR SK v celém rozsahu.

Námítka č. 29 – Střet s plynovody

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodů o vysokém tlaku a o velmi vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává se 2 plynovody, jedním o vysokém tlaku a jedním o velmi vysokém tlaku, vedený v souběhu.

Ve VVURÚ se uvádí, že „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9 AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 30 – Střet s nadzemním elektrickým vedením

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v oblasti střetu s nadzemním elektrickým vedením.

d) Odůvodnění námitky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává nadzemním elektrickým vedením.

Ve VVURÚ se uvádí, že „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěného vedení. Tato rizika však VVURÚ ani 9 AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námitka č. 31 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námitky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo

povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypovídá rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podatelů a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9 AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námitka č. 32 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází území s architektonickými nálezy.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro možné ovlivnění území s architektonickými nálezy.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v blízkosti (180 m) území s architektonickými nálezy I. kategorie, která které se nachází na území podatele. V této kategorii území je pozitivně prokázán a dále bezpečně předpokládán výskyt archeologických nálezů.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy I. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy I. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 33 – Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Část území podatele, na které se nachází biotop zvláště chráněných druhů velkých savců.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s biotopem zvláště chráněných velkých savců na jeho území.

d) Odůvodnění námítky

V rámci biotopu jsou chráněni Rys ostrovid, Vlk obecný, Medvěd hnědý a Los obecný. Podrobnější informace o biotopu lze nalézt např. na webu: <https://www.ochranaprirody.cz/druhova-ochrana/biotop-vybranych-zvlaste-chranenych-druhu-velkych-savcu/>.

Zvláště chránění živočichové včetně jim vymezených biotopů požívají zvláštní ochrany dle ustanovení § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny. Dle VVURÚ má být v rámci koridoru VRT v kolizní biotopu zajištěna migrační prostupnost pro zvláště chráněné velké savce. Jinak VVURÚ související rizika nevyhodnocuje, resp. ochranná opatření nestanoví. Z podstaty věci bude dle podatele v důsledku vybudování VRT docházet k výraznému narušování biotopu i životních podmínek výše zmiňovaných zvláště chráněných velkých savců. Vzhledem k chráněným druhům si reálně nelze představit vhodné řešení pro zajištění migrační prostupnosti a minimalizaci narušení jejich životních podmínek.

Z grafické přílohy 9 AZÚR SK přitom vyplývá, že v území podatele se koridor VRT s biotopem střetává až v koncové části. Dle podatele by s ohledem na proporcionalitu ochrany biotopu bylo vhodným řešením ukončení koridoru VRT ještě před biotopem.

Podatel proto touto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK, které se jakýmkoli způsobem střetává s vymezeným biotopem zvláště chráněných velkých savců.

Ochrana biotopu je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Námítka č. 34 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zastávce. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková

opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby podatele (k. ú. Kounice) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 35 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele prochází pozemky zemědělského půdního fondu. Ty spadají do vysoce chráněné II. třídy ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9 AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, převážně na půdách I., II. a III. třídy ochrany. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu je pro podatele zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Námítka č. 36 – Ochrana památkově chráněného objektu – Špitál

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro ohrožení památkově chráněného objektu Špitál.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází budova č. p. 100 (bývalý špitál), která požívá ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., památkového zákona, ve znění pozdějších předpisů, jako kulturní památka rejst. č. ÚSKP 10072/2-4271 (špitál). Tato barokní stavba byla vybudována v letech 1677-1680. Představuje hodnotný doklad účelové architektury 17. a 18. století, s dochovanou dispozicí a řadou detailů. Objekt je důležitý rovněž z hlediska barokní kompozice zástavby části návsi na území podatele.

Chráněná stavba se nachází cca 800 m od vymezeného koridoru VRT. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečně nevyhodnocují rizika spojená s realizací VRT v navrhovaném koridoru (zejména vibrace spojené s provozem vlaků) pro tuto kulturně cennou a chráněnou stavbu, jejíž stav je již aktuálně neuspokojivý.

Střet trasy VRT s památkově chráněnou kulturní památkou Špitál identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Ochrana kulturních památek je nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území obce by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Podatel proto touto námítkou napadá 9 AZÚR SK i VVURÚ v celém rozsahu pro nevyhodnocení rizik směřujících vůči zde uvedenému památkově chráněnému objektu.

Námítka č. 37 – Ochrana památkově chráněného objektu – Zámek

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro ohrožení památkově chráněného objektu kounického zámku.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází budova č. p. 1 (barokní zámek), která požívá ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., památkového zákona, ve znění pozdějších předpisů, jako kulturní

památky rejst. č. ÚSKP 12839/2-1838 (zámek). Areál zámku leží na severní straně území podatele. Přístupný je z rozcestí od kostela, kde stojí zámek, na který navazuje severovýchodním směrem panský dvůr. Areál je na jihu a jihozápadě obehnan ohradní zdí, otevřenou několika pilířovými branami. Chráněná stavba se nachází cca 900 m od vymezeného koridoru VRT. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečně nevyhodnocují rizika spojená s realizací VRT v navrhovaném koridoru (zejména vibrace spojené s provozem vlaků) pro tuto kulturně cennou a chráněnou stavbu, jejíž stav je již aktuálně neuspokojivý.

Střet trasy VRT s památkově chráněnou kulturní památkou Zámek identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Ochrana kulturních památek je nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území obce by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Podatel proto touto námitkou napadá 9 AZÚR SK i VVURÚ v celém rozsahu pro nevyhodnocení rizik směřujících vůči zde uvedenému památkově chráněnému objektu.

Námitka č. 38 – Ochrana památkově chráněného objektu – Kostel sv. Jakuba Většího

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro ohrožení památkově chráněného objektu Kostela sv. Jakuba Většího.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází Kostel sv. Jakuba Většího, který požívá ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., památkového zákona, ve znění pozdějších předpisů, jako kulturní památka rejst. č. ÚSKP 16034/2-1836 (kostel sv. Jakuba Většího).

Kostel se nachází na návsi, ve středu historického jádra území podatele. Jedná se o jednolodní orientovanou stavbu s výraznou starší hranolovou věží v ose západního průčelí a

s půlkruhově ukončeným presbytářem. K němu se pojí dva nižší obdélné přístavky. Věž je vystavěna z pískovcových kvádrů. Chráněná stavba se nachází cca 900 m od vymezeného koridoru VRT. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečně nevyhodnocují rizika spojená s realizací VRT v navrhovaném koridoru (zejména vibrace spojené s provozem vlaků) pro tuto kulturně cennou a chráněnou stavbu.

Střet trasy VRT s památkově chráněnou kulturní památkou Z Kostel sv. Jakuba Většího identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky.

Ochrana kulturních památek je nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území obce by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Podatel proto touto námitkou napadá 9 AZÚR SK i VVURÚ v celém rozsahu pro nevyhodnocení rizik směřujících vůči zde uvedenému památkově chráněnému objektu.

Námítka č. 39 – Střet s dalšími kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (vedle výše uvedených), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak nebyly identifikovány v SEA a ani jakkoli zohledněny při návrhu trasy VRT.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 28282/2-1837 (socha sv. Jana Nepomuckého); rejst. č. ÚSKP 52462/2-1841 (průčelí venkovské usedlosti); rejst. č. ÚSKP 35508/2-1840 (průčelí panské sladovny); rejst. č. ÚSKP 36774/2-1839 (fara); rejst. č. ÚSKP 12839/2-1838 (obytná a úřední budova dvora); rejst. č. ÚSKP 12839/2-1838 (sýpka); rejst. č.

ÚSKP 12839/2-1838 (ohradní zeď s branami); rejst. č. ÚSKP 12839/2-1838 (brána se sochami mouřenínů); rejst. č. ÚSKP 32027/2-1843 (hospoda); rejst. č. ÚSKP 53426/2-1842 - venkovská usedlost; rejst. č. ÚSKP 29172/2-3144 (sýpka panská); vše na území obce Kounice a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní poklidný krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by již nebylo tak atraktivní jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska trvalého bydlení, a jako celek by bylo nevratně poškozeno.

Námítka č. 40 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích

Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

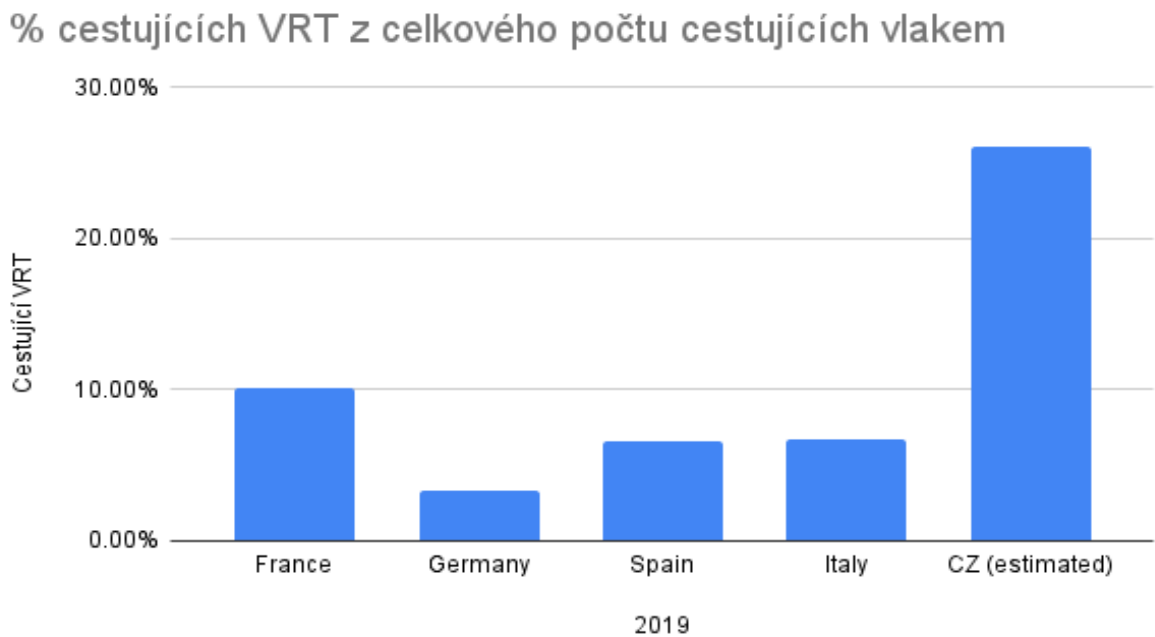
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:



Námítka č. 41 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas

na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 42 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 43 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se

tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;

- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 44 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady

na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těchto újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k tomu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu

(natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo městyse Kounice na zasedání č. 22 dne 27. 4. 2022 usnesením č. VI/22/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Městys Kounice
Zastoupen Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Nepoměřice**
IČO: 00236250
se sídlem Nepoměřice 48, 285 11 Nepoměřice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítka proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítka. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.*

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 ÁZUR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 ÁZUR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 ÁZUR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 5

st. 6

st. 8; součástí pozemku je stavba

st. 33; součástí pozemku je stavba

st. 34; součástí pozemku je stavba

st. 70; součástí pozemku je stavba

st. 73; součástí pozemku je stavba

st. 96; součástí pozemku je stavba

st. 125; součástí pozemku je stavba

st. 135

5/3

28/2

55

56

59

62

64/1

64/2

95/2

95/3

110

111/2

122/4

122/5

122/9

122/10

122/11

122/12

125/2

128/2

128/9

128/10

128/11

128/12

128/13
159/2
159/3
159/4
163/5
163/6
163/7
183/4
248
278/1
278/3
278/4
279/2
279/3
279/4
279/5
279/6
279/7
279/8
279/9
279/10
279/11
279/12
279/13
280
281/9
281/17
282
283/1
283/2
283/7
283/9
283/10
283/17
283/18
283/19
283/23
284/7
420
509/11
509/17
624/2
627/13
627/27
627/39
627/53

627/55
641/5
641/7
648
660/2
660/7
660/8
660/9
709
710/1
710/8
711
715
735
767/1
767/2
768/1
768/2
772/1
772/2
772/3
772/4
955/1
1053/1
1053/4
1053/5
1053/6
1053/7
1053/8
1053/9
1053/10
1053/18
1053/19
1054
1062
1066
1069
1071
1072
1074/1
1074/2
1075
1076/1
1076/2
1076/3
1078

1079
1080
1081
1082
1083
1084/12
1084/15
1087/1
1087/2
1087/5
1088
1089
1090
1091
1092
1093
1095/1
1096/1
1096/2
1097
1099/1
1099/2
1099/3
1099/4
1100/3
1109/1

to vše v obci Nepoměřice, katastrálním území Nepoměřice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Miletice u Nepoměřic. Jedná se o následující pozemky:

st. 11; součástí pozemku je stavba

st. 33; součástí pozemku je stavba

100/17
110/2
225/5
326/3
326/13
328/3
430/4
434/1
450/1
450/2
450/4
450/5

450/6
451
456/2
460/1
460/2
462
463
464
465
467
468/1
468/3
468/5
469
472
473
476
477
480
482
483
484
485

to vše v obci Nepoměřice, zapsáno na LV č. 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrální pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

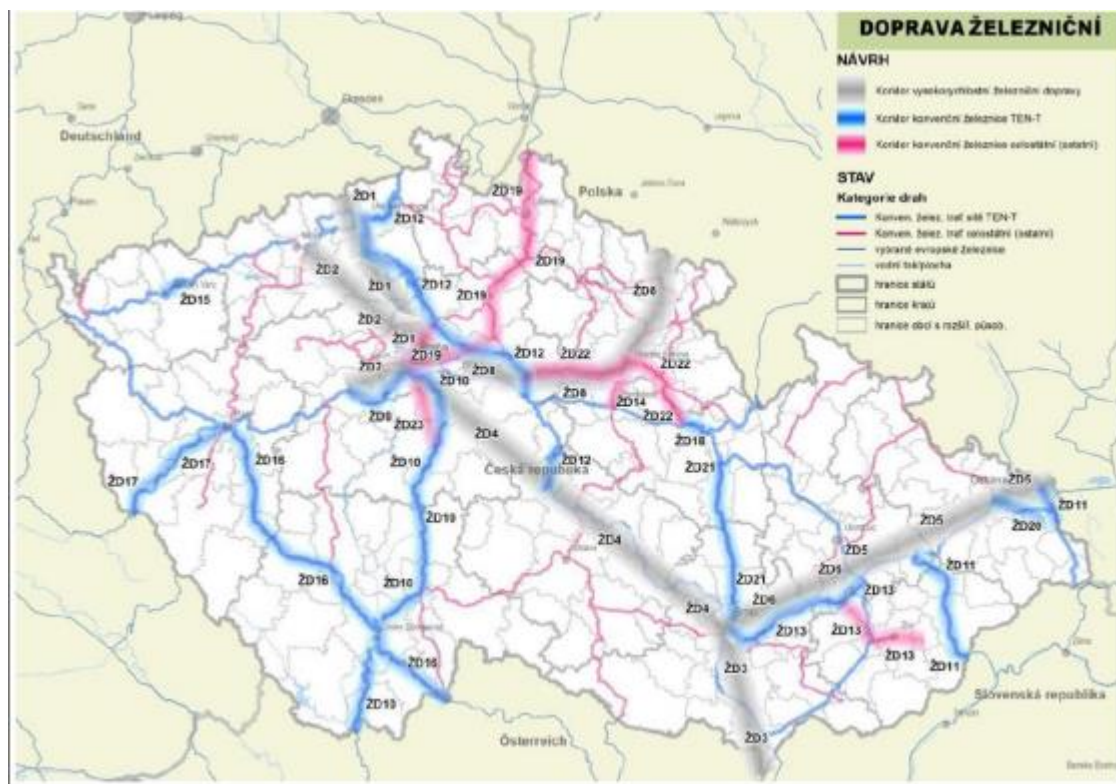
d) Odůvodnění námítky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“*. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřizené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřizené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona.*“

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že *„smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení

procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) *Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“)* měl *Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“)* a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech *Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:*

a) *zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;*

b) *o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2E> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) *zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);*

b) *zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;*

c) *zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle *Politiky územního rozvoje* mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námítka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

- 3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).
- 4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).
- 5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).
- 6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.
- 7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“
- 8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).
- 9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracování studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadatelem požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje.“*

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází

k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisy příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v*

současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřekoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) *„MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.“*

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“* (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant*

koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námítkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřekoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námítek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteřní součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí

schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst

(měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str.

12-13): „Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středoohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).“ Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „**Předpokládají se zábory půdního fondu, fragmentace krajiny,** naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny** (...)“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnotit, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:*

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační propustnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se také týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*

- u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymežil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepte, jež vyžaduje holistický pohled na věc**. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda)**. **Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)** Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry**“. Obdobně popsal salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námitka č. 10 – VRT bude mít nepřipustný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsál, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námitka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „*Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)*“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) *„odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,*
- b) *odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,*
- c) *co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,*
- d) *odnímat jen nejnútnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- e) *při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a*
- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „*zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu*“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsál, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází

vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprosspěšnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažen tělesem trati VRT a nikoli celí šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje naprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje“*

nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námitkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námitkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na podzemní a povrchovou vodu a je ve střetu s ochranným pásmem vodních zdrojů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody, jakož i ochranné pásmo vodních zdrojů, a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Záměr VRT je rovněž ve střetu s ochranným pásmem vodních zdrojů na území podatele.

Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně

a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati)*

na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;

- protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;
- umístění trati do zářezu;
- opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;
- případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů).

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřijatelná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Na území podatele se omezení prostupnosti území vlivem VRT dotkne nejenom občanů a návštěvníků, ale představuje podstatné omezení i pro velké savce (viz níže).

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřípustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že *„využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“*. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že *„V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“* je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního

prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVÚRU „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům*

posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: „*Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)*“.

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví „*Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje*“.

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky „*Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky „*Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: „*Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“*

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajícími z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je přitom nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce. Pozemky a stavby podatele by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti koridoru VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. nález Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. nález Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. nález Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV. ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot

i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětování“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou

bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“. Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření.

Při vymezování VRT by mělo být zváženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová částí odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 AZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů

územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námitky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením tratí (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho

veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povoloovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na*

ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušní námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) „Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“ platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. příписy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) *„Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) *„Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.“*, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a*

PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě tratí“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele,

před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námítky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námítky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit.

„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů“. Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) *„Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptací oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.“*, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy

dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) „*Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.*“. Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlíдалy a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy

VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž žářející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): „*Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území)*“. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námítka č. 25 – Střet s vodními toky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází Chlístovický potok, Košický potok, Miletický potok a Bedřichovský potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

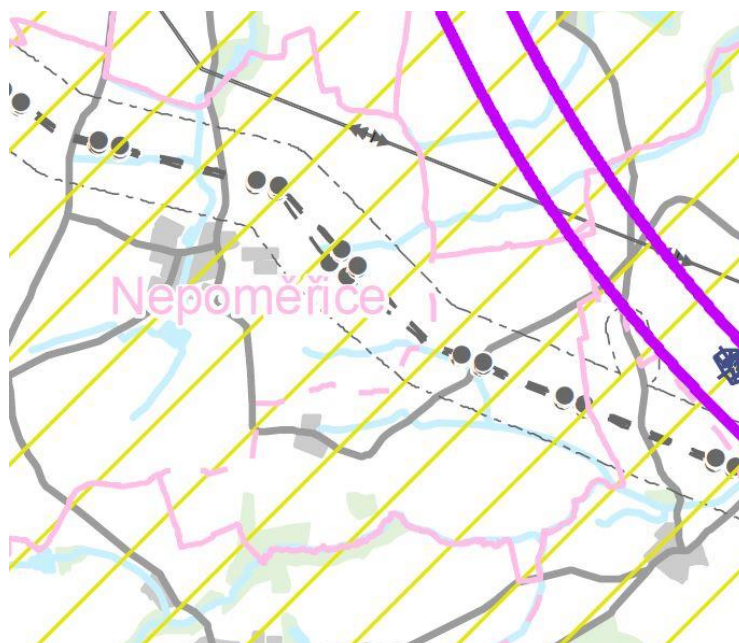
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

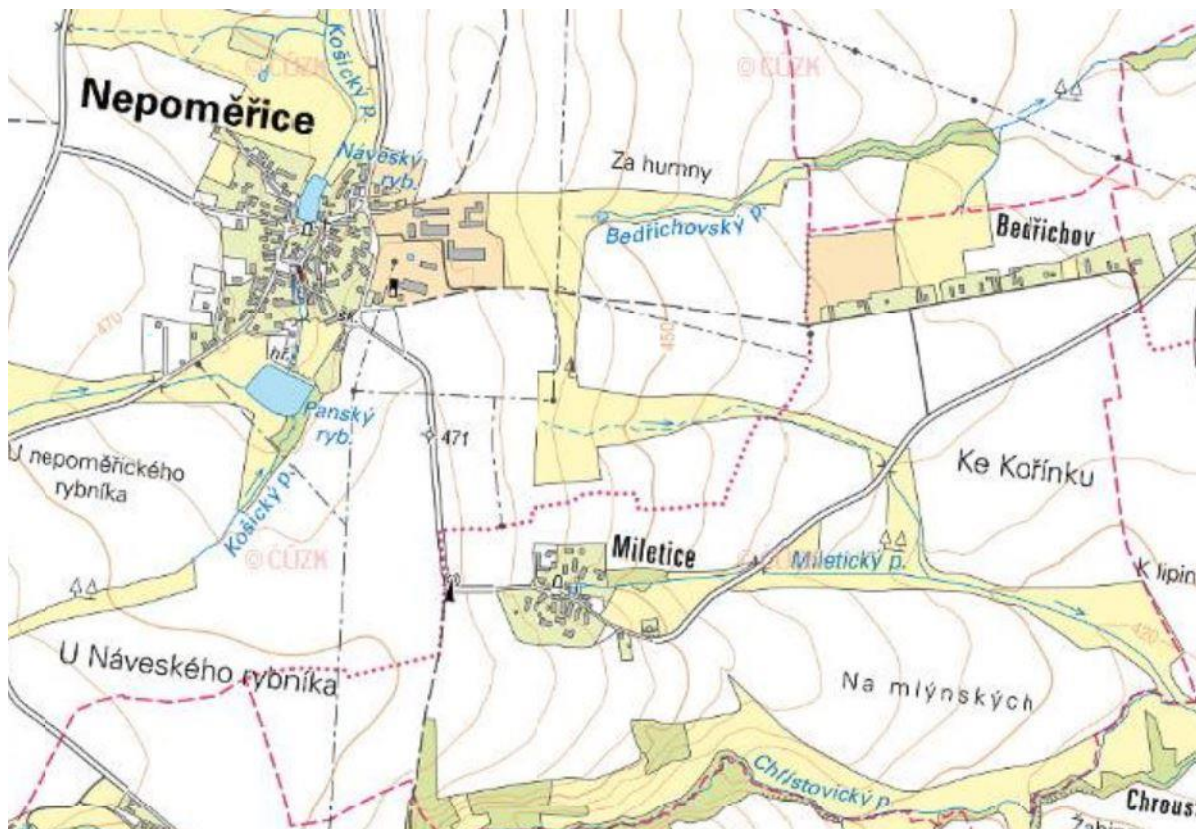
Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodních toků jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Chlístovický potok, a dále Košický potok, Miletický potok a Bedřichovský potok, které prochází podstatnou částí území podatele. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT všemi zmíněnými vodními toky prochází, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 3 – Výřez Grafické části 9 AZÚR SK, znázorňující vodní toky, procházející územím podatele



Obrázek č. 4 – Výřez katastrální mapy, znázorňující vodní toky, procházející územím podatele

V důsledku vymezení VRT v 9 AZÚR SK dojde k narušení zmíněných potoků i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči vodním tokům zmíněných potok jako významnému krajinných prvků zcela bezohledné a neproporcionálně narušuje jeho zákonnou ochranu.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Všechny dotčené vodní toky na území podatele, které jsou zasažené koridorem VRT, napájí vodní nádrž Vrchlice, která představuje významný zdroj pitné a užitkové vody pro Kutnohorsko a Čáslavsko. Přímý střet VRT se všemi výše uvedenými vodními toky byl v SEA identifikován jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky, zejména nebyl identifikován z toho vyplývající dopad VRT na vodní nádrž Vrchlice jako významný vodní zdroj. Podle názoru podatele není možné, aby koridor VRT zasáhl navrženým způsobem napájecí toky tak významného zdroje pitné vody, jako je vodní nádrž Vrchlice.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká všech uvedených vodních toků.

Námitka č. 26 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námitky

Na území podatele je dle dle Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů vymezena zranitelná oblast. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypovídá rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9 AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námitka č. 27 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Na části území podatele, na kterém se nachází území s archeologickými nálezy.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro možné ovlivnění území s archeologické nálezy.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie, která které se nachází na území podatele. V těchto kategoriích území je pozitivně prokázán a dále bezpečně předpokládán výskyt archeologických nálezů.

Železnice o parametrech VRT s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie.

V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 28 – Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Část území podatele, na které se nachází biotop zvláště chráněných druhů velkých savců.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s biotopem zvláště chráněných velkých savců na jeho území.

d) Odůvodnění námítky

V rámci biotopu jsou chráněni Rys ostrovid, Vlk obecný, Medvěd hnědý a Los obecný. Podrobnější informace o biotopu lze nalézt např. na webu: <https://www.ochranaprirody.cz/druhova-ochrana/biotop-vybranych-zvlaste-chranenych-druhu-velkych-savcu/>.

Zvláště chránění živočichové včetně jim vymezených biotopů požívají zvláštní ochrany dle ustanovení § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny. Dle VVURÚ má být v rámci koridoru VRT v kolizní biotopu zajištěna migrační prostupnost pro zvláště chráněné velké savce. Jinak VVURÚ související rizika nevyhodnocuje, resp. ochranná opatření nestanoví. Z podstaty věci

bude dle podatele v důsledku vybudování VRT docházet k výraznému narušování biotopu i životních podmínek výše zmiňovaných zvláště chráněných velkých savců. Vzhledem k chráněným druhům si reálně nelze představit vhodné řešení pro zajištění migrační prostupnosti a minimalizaci narušení jejich životních podmínek.

Z grafické přílohy 9 AZÚR SK přitom vyplývá, že v území podatele se koridor VRT s biotopem střetává až v koncové části. Dle podatele by s ohledem na proporcionalitu ochrany biotopu bylo vhodným řešením ukončení koridoru VRT ještě před biotopem.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK, které se jakýmkoli způsobem střetává s vymezeným biotopem zvláště chráněných velkých savců.

V dokumentaci 9 AZÚR není pro území podatele uvažováno s žádným opatřením k omezení vlivů na biodiverzitu.

Ochrana biotopu je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Námitka č. 29 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

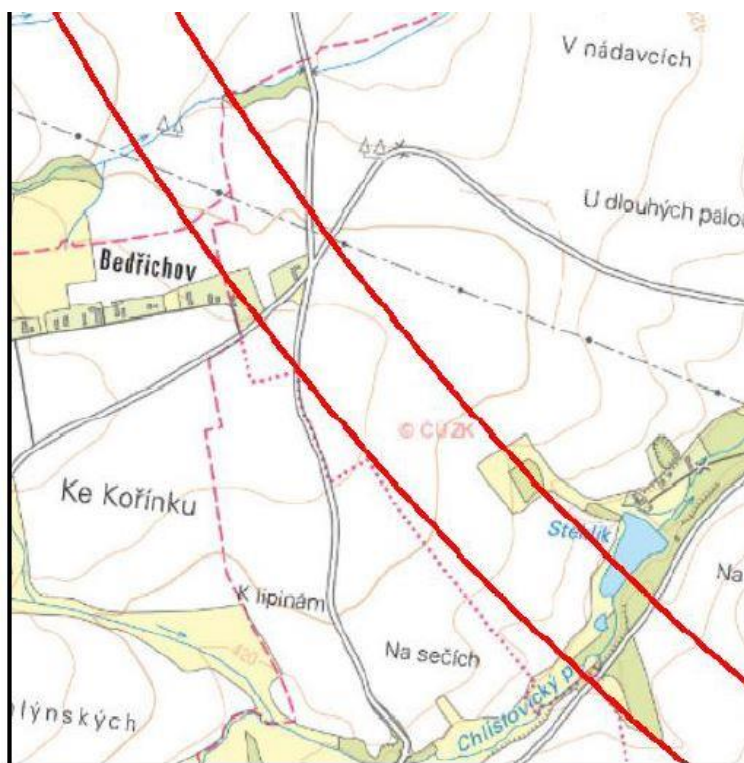
Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ jsou uvedena území, která budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel jednak namítá, že do této skupiny území není zahrnuto území podatele, byť dle grafických příloh 9 AZÚR SK vyplývá, že koridor VRT má vést v bezprostřední blízkosti zastavěné oblasti území podatele, a vzhledem k nedostatečnému rozlišení grafických příloh 9 AZÚR SK nelze určit, zda koridor VRT není plánován přes objekty v zastavěné oblasti podatele.



Obrázek č. 2 – Výřez Grafické části 9 AZÚR SK, znázorňující dotčení území koridorem VRT, procházejícím v bezprostřední blízkosti zastavěného území podatele (konkrétně části Bedřichov, která není Grafickou částí 9 AZÚR SK vůbec znázorněna)



Obrázek č. 3 – Výřez Grafické části 9 AZÚR SK, znázorňující dotčení území koridorem VRT, procházejícím v bezprostřední blízkosti zastavěného území podatele

Dále podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Nadlimitní hlukovou obytné zástavby podatele identifikovala SEA, a to zejména v k. ú. Miletice u Nepoměřic spadající do území podatele (kde se kromě obce Miletice nachází i obec Bedřichov v bezprostřední blízkosti VRT), avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námítka č. 30 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele prochází pozemky zemědělského půdního fondu. Ty spadají do vysoce chráněné II. třídy ochrany.

Podatel namítá nedostatečně zpracovanou grafickou část 9 AZÚR SK, když z jednotlivých výkresů nelze určit konkrétní pozemky, dotčené VRT. Byť možné dotčené pozemky v území podatele zřejmě nenáleží do vlastnictví podatele, dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) platí, že Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích). Z toho důvodu je podatel oprávněn podat námítku proti dotčení pozemků, náležících do II. kategorie ochrany zemědělského půdního fondu. Konkrétní dotčení pozemků z II. kategorie třídy ochrany zemědělského půdního fondu lze z Grafické části 9 AZÚR SK dovést zejména (nikoliv výlučně) u následujících pozemků:

- 447/1 v k.ú. Miletice u Nepoměřic,
- 430/5 v k.ú. Miletice u Nepoměřic,
- 442 v k.ú. Miletice u Nepoměřic.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9 AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridor VRT ve východní části území podatele, zejm. v k. ú. Miletice u Nepoměřic spadající do území podatele, zasahuje ve velkém rozsahu pozemky zemědělského půdního fondu, přičemž je navržen především na půdě II. třídy ochrany. Jedná se o nejcennější půdy na území obce. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní zábory a poškození zemědělského půdního fondu jsou pro podatele zcela nepřijatelné. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námítka č. 31 – Ohrožení a likvidace obce Bedřichov

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. obec Bedřichov v k. ú. Miletice u Nepoměřic

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

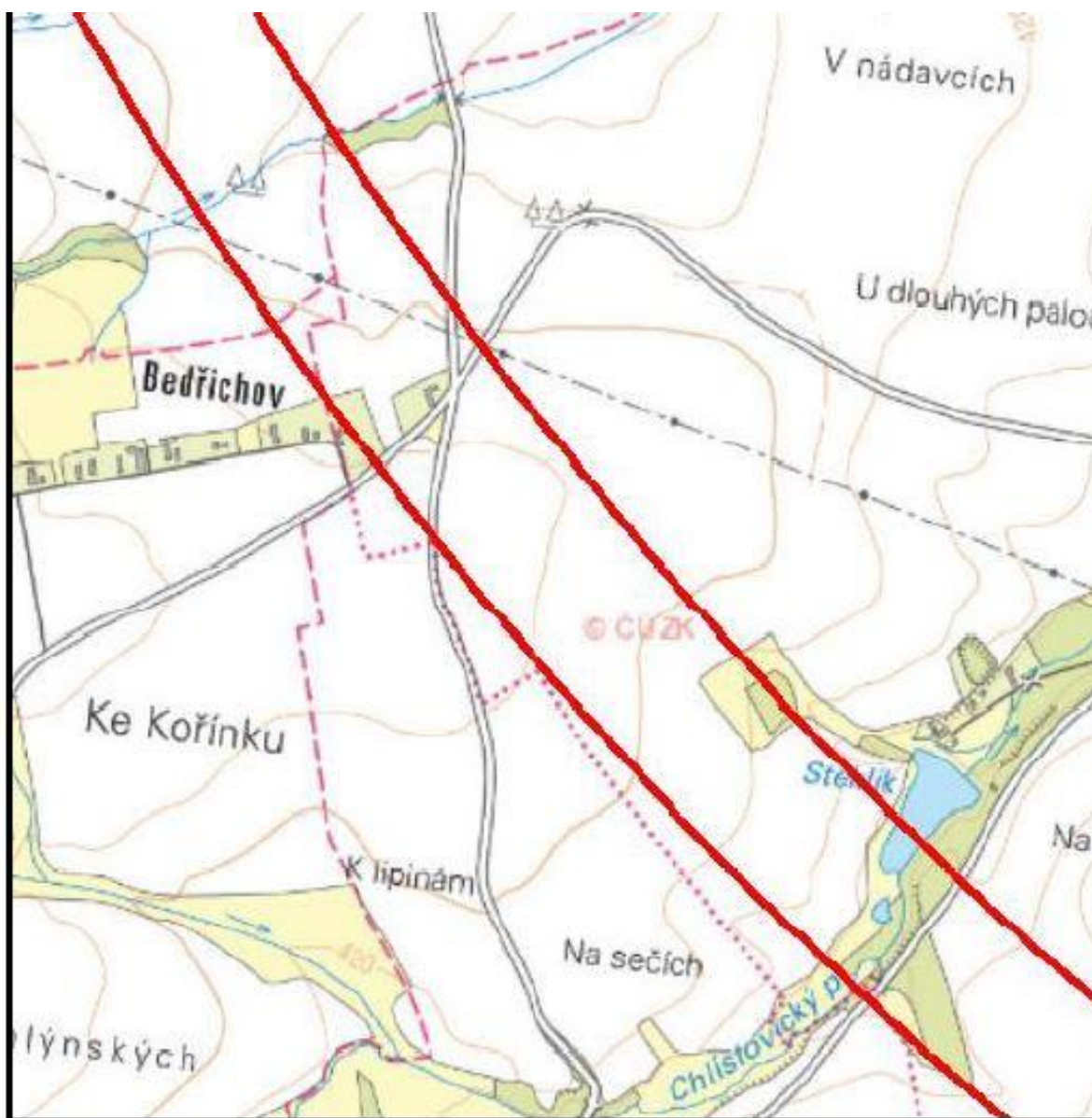
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK na území podatele pro nepřiměřené dopady vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti, res. v přímém dotyku, s obcí Bedřichov a její obytnou zástavbou.

d) Odůvodnění námítky

Obec Bedřichov se nachází v k. ú. Miletice u Nepoměřic a spadá do území podatele. Koridor VRT je v návrhu 9 AZÚR SK veden v bezprostřední blízkosti, resp. v přímém dotyku, s obytnou zástavbou obce Bedřichov (viz obrázek níže).



Obrázek č. 3 – Výřez Grafické části 9 AZÚR SK, znázorňující dotčení území koridorem VRT, procházejícím v bezprostřední blízkosti zastavěného území podatele

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako základní lidská práva. Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Vymezení koridoru VRT přímo na hranici obytné zástavby obce Bedřichov je vzhledem k této obci a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK stanovuje jako opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Blíže však nejsou tato opatření v 9. AZÚR SK nijak specifikována. Podatel si nedovede představit, jak mohou být taková opatření ve vztahu k obci Bedřichov a jejím obyvatelům realizována, aby vymezení koridoru na hranici obce Bedřichov nebylo pro ni a její obyvatelstvo likvidační. Výstavbou a následným provozem VRT dojde částečně k přímé likvidaci obytné zástavby Bedřichov, a u zbytku obytné zástavby s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování tamějšího obyvatelstva, kdy obyvatelé obce nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti, celkovému vylidnění oblasti, popř. až k zániku obce.

Nadlimitní hlukovou obytné zástavby v k. ú. Miletice u Nepoměřic (tj. včetně Bedřichova) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí.

Nadto, obec Bedřichov není ani přesně identifikována v příslušných mapách VVURÚ (SEA), když je obytná zástavba Bedřichova na leteckém snímku označena názvem „Miletice u Nepoměřic“, což je poněkud zavádějící, neboť se jedná o název katastrálního území, zatímco samotná obec Miletice na mapě není.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel obce Bedřichov, jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel, návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a dále vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námítka č. 32 – Střet s regionem lidové architektury

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do regionu lidové architektury.

d) Odůvodnění námítky

Celé území podatele náleží do regionu lidové architektury Kutnohorsko. Ve VVURÚ se uvádí, že „Vymezený koridor prochází oběma regiony v délce 10 (Českobrodsko), resp. 8 km (Kutnohorsko). Dochované objekty nebo soubory staveb lidové architektury nejsou vymezením koridoru dotčeny“. Tento závěr je dle podatele nesprávný. Možné dopady na lidovou architekturu na území podatele VVURÚ nevyhodnocuje. Představa, že vedení moderní vysokorychlostní železnice nebude mít na tradiční venkovskou architekturu vliv, resp. se souborů architektonicky chráněných staveb nedotkne, je dle podatele nesprávná.

Ochrana těchto kulturních hodnot je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené environmentální a kulturní hodnoty území, a území podatele by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Podatel proto touto námítkou brojí proti jakémukoli vymezení koridoru VRT procházejícímu regionem lidové architektury.

Námítka č. 33 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

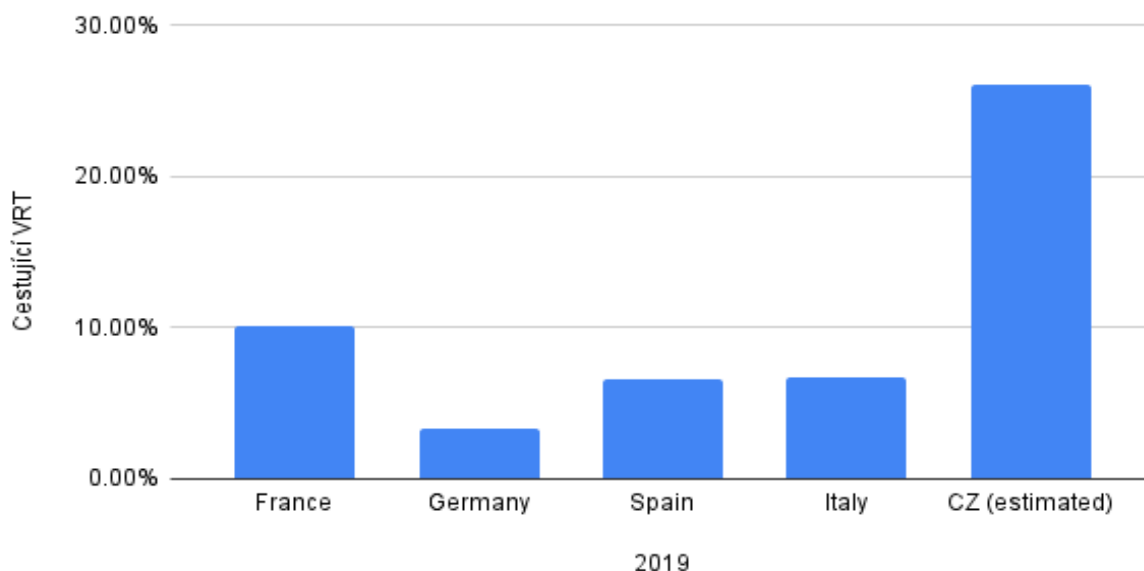
Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námítka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 34 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku*

Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného sutkového stavu.

Námítka č. 35 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 36 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;

- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 37 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná o princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde

o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do práva na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k tomu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto

v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Nepoměřice na zasedání dne 21. 4. 2022 usnesením č. 2/4/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Nepoměřice
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Paběnice**
IČO: 00236560
se sídlem Paběnice č. 16, 28543 Paběnice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námitky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námitkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námitky. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru*“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

- st. 34/1;
- st. 86; součástí pozemku je stavba;
- st. 145;
- st. 160; součástí pozemku je stavba;
- st. 172; součástí pozemku je stavba;
- st. 244; součástí pozemku je stavba;
- st. 245; součástí pozemku je stavba;
- st. 246; součástí pozemku je stavba;
- st. 247; součástí pozemku je stavba;
- st. 248; součástí pozemku je stavba;
- 40/1;
- 40/2;
- 57/1;
- 59;
- 87/1;
- 113;
- 125;
- 129;
- 138/3;
- 151;
- 156;
- 173/7;
- 177;
- 179/2;
- 207/1;
- 537/1;
- 537/3;
- 537/4;
- 537/5;
- 1093/1;
- 1093/3;
- 1093/4;
- 1097/1;

- 1099;
- 1100;
- 1101/5;
- 1106/1;
- 1111/1;
- 1111/3;
- 1136;
- 1137/1;
- 1138/1;
- 1138/2;
- 1138/6;
- 1138/7;
- 1139;
- 1140;
- 1143;
- 1146/1;
- 1147;
- 1153/1;
- 1157/1;
- 1164;
- 1166/1;
- 1167;
- 1169/1;
- 1189/1;
- 1205/1;
- 1209/1;
- 1210;
- 1213/1;
- 1236;
- 1238;
- 1241;
- 1249;
- 1250;
- 1252;
- 1261;
- 1263;
- 1269;
- 1271;
- 1290;
- 1294;
- 1300;
- 1301;
- 1302;
- 1310;
- 1321;
- 1323;

- 1333;
- 1334;
- 1337/1;
- 1337/2;
- 1337/3;
- 1347;
- 1350;
- 1358;
- 1359;
- 1361;
- 1363;
- 1364;
- 1371;
- 1372;
- 1377;
- 1383;
- 1390;
- 1391;
- 1393;
- 1394;
- 1396;
- 1397;
- 1413;
- 1471;
- 1475;
- 1482;
- 1486/1;
- 1486/4;
- 1488;
- 1489;
- 1491;
- 1492;
- 1501;
- 1502;
- 1505;
- 1509/1;
- 1518;
- 1520;
- 1521;
- 1525;
- 1526;
- 1527;
- 1528;
- 1529;
- 1530;
- 1531;

- 1532;
- 1533;
- 1534;
- 1535;
- 1537;
- 1541;
- 1555;
- 1556;
- 1557;
- 1569;
- 1570;
- 1590;
- 1595;
- 1603;
- 1612;
- 1618;
- 1619;
- 1620;
- 1625;
- 1626;
- 1627;
- 1637;
- 1638;
- 1639;
- 1640;
- 1641;
- 1642;
- 1645;
- 1650;
- 1651;
- 1652;
- 1655;
- 1670;
- 1671;
- 1676;
- 1681;
- 1697;
- 1738;
- 1740;
- 1741;

to vše v obci Paběnice, katastrálním území Paběnice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná hora.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

d) Odůvodnění námitky

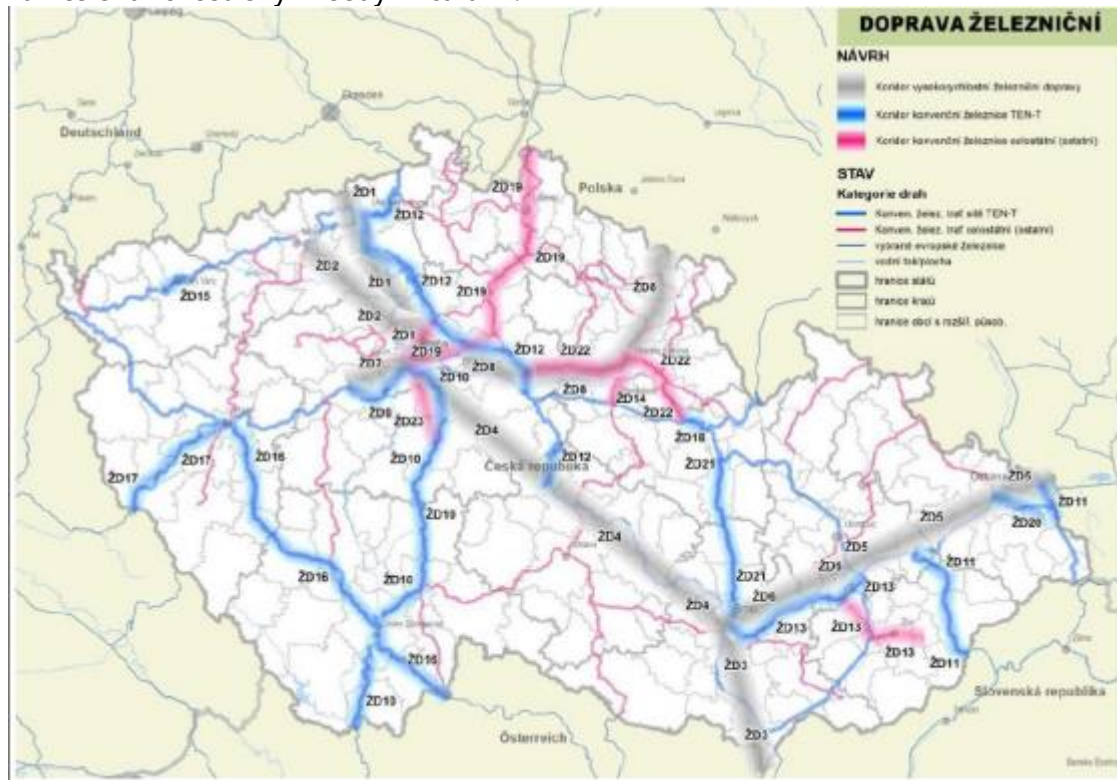
Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí,*

popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „Nástroje územního plánování tvoří ucelený

*hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. **Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.** Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.*

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „*smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: „*Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno*“.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: „*Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu*“. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:

a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě

návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní

rozvoj, popř. ponechávalo vymezení koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly

správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v*

současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů” (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“*.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisys příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako

orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného

správného uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně

nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námítka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).“* Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): *„(...) Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy. V současnosti je*

sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábery půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné. (...) Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábery půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábery půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny** (...)“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námítky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:*

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)* Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry“.** Obdobně popsali

salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčích oblasti.

V rozsudku č.j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na

zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti

koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení. Realizací VRT budou narušeny hydrogeologické poměry a vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo

(str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
- f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsál, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdy I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprospernější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celí šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 „*Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.*“. Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „*z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)*“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost

fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Paběnice z roku 2007, které s vymezením VRT vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námitkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratí, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námitkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Realizací VRT budou narušeny vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné. Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 ŽÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „*Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)*“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*

- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřijatelná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Paběnice z roku 2007, které s vymezením VRT vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřipustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu.

(...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkci i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nespĺňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nespĺňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: „*Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)*“.

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví „*Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje*“.

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky „*Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky „*Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: „*Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.*“

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi, a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové**

oblasti a tím pokles jejich cen. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je přitom nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky a stavby podatele zapsané LV č. 10001 pro k. ú. Paběnice budou v důsledku přípravy a realizace VRT negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT. Negativní vliv na hodnotu obecního majetku vyplývá mj. z překvapivého vybočení návrhového koridoru VRT ze stávajícího koridoru územní rezervy, a to řádově o 2 kilometry blíže k obytné zástavbě Paběnic, což logiky povede k rapidnímu snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce. Nadto, některé z obecních pozemků budou trasou VRT zasaženy přímo, zejm. lesní pozemky parc. č. 1377, 1397 a 1361 a související, přičemž ochrana funkcí lesa je nedílnou součástí ochrany životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV. ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pominuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování

proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či

kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Dojde k významnému narušení hladiny spodních vod a k narušení povrchových vod, rovněž budou narušeny vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné. Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Paběnice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2016 se při pořizování územního plánu podatele nepočítalo s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z1 a Z2 určené pro funkci bydlení. Pozemky v plochách Z1 a Z2 v důsledku záměru VRT ztrácí na hodnotě. Podatel pozemky v plochách Z1 a Z2 již zasíťoval (voda, kanalizace, elektřina, plyn), aby umožnil realizovat funkci bydlení. Nadto pro rozvojové území Z2 podatel již zaplatil přeložku vysokého napětí v délce 400 m (2,5 mil Kč pro ČEZ). Se záměrem VRT se nepočítalo ani při pořizování změny č. 2 územního plánu v roce 2006, kdy bylo vymezeno území A, které je již zastavěno a nyní se nachází nejbližší navrhovanému koridoru VRT, a je tak podstatně znehodnocena zdejší nová zástavba a ohroženy její užitné funkce. Výše uvedené záměry obce a vynaložené investice do rozvoje území podatele (obecní i soukromé) budou záměrem VRT podstatně znehodnoceny či zcela zmařeny, a především bude narušen či zmařen samotný rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuelní realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Paběnice z roku 2007, které s vymezením VRT vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a

znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost

obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“. Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Paběnice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2016 se při pořizování územního plánu podatele nepočítalo s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z1 a Z2 určené pro funkci bydlení. Pozemky v plochách Z1 a Z2 v důsledku záměru VRT ztrácí na hodnotě. Podatel pozemky v plochách Z1 a Z2 již zasítoval (voda, kanalizace, elektřina, plyn), aby umožnil realizovat funkci bydlení. Nadto pro rozvojové území Z2 podatel již zaplatil přeložku vysokého napětí v délce 400 m (2,5 mil Kč pro ČEZ). Se záměrem VRT se nepočítalo ani při pořizování změny č. 2 územního plánu v roce 2006, kdy bylo vymezeno území A, které je již zastavěno a nyní se nachází nejbližší navrhovanému koridoru VRT, a je tak podstatně znehodnocena zdejší nová zástavba a ohroženy její užitné funkce. Výše uvedené záměry obce a vynaložené investice do rozvoje území podatele (obecní i soukromé) budou záměrem VRT podstatně znehodnoceny či zcela zmařeny, a především bude narušen či zmařen samotný rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zváženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová část odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí

dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu

na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Paběnice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2016 se při pořizování územního plánu podatele nepočítalo s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z1 a Z2 určené pro funkci bydlení. Pozemky v plochách Z1 a Z2 v důsledku záměru VRT ztrácí na hodnotě. Podatel pozemky v plochách Z1 a Z2 již zasíťoval (voda, kanalizace, elektřina, plyn), aby umožnil realizovat funkci bydlení. Nadto pro rozvojové území Z2 podatel již zaplatil přeložku vysokého napětí v délce 400 m (2,5 mil Kč pro ČEZ). Se záměrem VRT se nepočítalo ani při pořizování změny č. 2 územního plánu v roce 2006, kdy bylo vymezeno území A, které je již zastavěno a nyní se nachází nejbližší navrhovanému koridoru VRT, a je tak podstatně znehodnocena zdejší nová zástavba a ohroženy její užitné funkce. Výše uvedené záměry obce a vynaložené investice do rozvoje území podatele (obecní i soukromé) budou záměrem VRT podstatně znehodnoceny či zcela zmařeny, a především bude narušen či zmařen samotný rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námítka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námítka neprovedení testu proporcionality).

Námítka č. 24 – Námítky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením tratí (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek

hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) „(...) *odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) „*Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) „(...) *vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální*

poloměr oblouků navržený tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušní námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) „Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“ platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie

proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozuje, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozuje. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) „*Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) „*navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu*“, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) „*koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území*“ je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) „*Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.*“, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) *„Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“* je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské

důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodnění záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě tratí“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námitky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů“.* Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) *„Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.“*, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak

variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezení celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) „*Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor*

vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry. Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlížely a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).“* Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou

stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námitka č. 25 – Střet s vodním tokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok, Paběnický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodního toku jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Paběnický potok. Ten prochází podstatnou částí území podatele. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT Paběnickým potokem prochází, viz příložený obrázek.



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Paběňický potok

Dotčená část koryta potoka je obklopené lesní plochou a celá oblast je součástí regionálního biocentra. V důsledku vymezení VRT v 9 AZÚR SK dojde k narušení potoka i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči Paběňickému potoku jako významnému krajinnému prvku zcela bezohledné a neproporcionálně narušuje jeho zákonnou ochranu.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je 9 AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Paběňický potok i jej obklopující krajíně zcela bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006Sb., ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vést koridor VRT alternativní trasou západně, zcela mimo koryto vodního toku Paběňický potok. Eventuální přemostění potoka navrhované ve VVURÚ je pro území podatele nepoměrně více zatěžující. Pořizovatel vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Střet trasy VRT s Paběňickým potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z této identifikace nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Paběňický potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Paběňický potok.

Námitka č. 26 – Střet s lesem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází Paběnický les.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

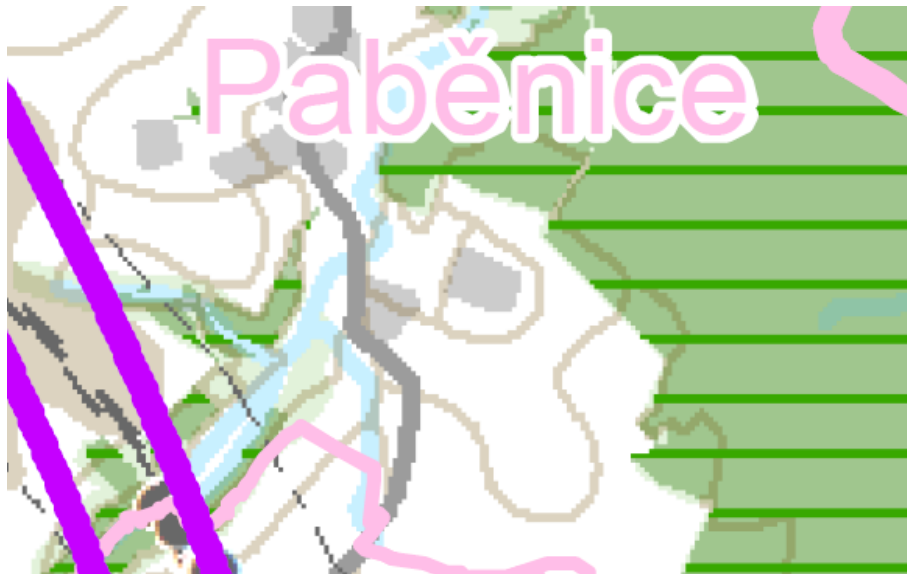
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do lesa jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT dle vymezení v 9 AZÚR SK prochází Paběnickým lesem, který se nachází na území podatele. Les obklopuje Paběnický potok na jihu a jihozápadě podatelova území. Les je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT Paběnickým lesem prochází, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 4 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s Paběnickým lesem

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9 AZÚR SK vůči ochraně Paběnického lesa i jej obklopující krajině zcela bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vést koridor VRT alternativní trasou západně, mimo oblast lesa obklopujícího Paběnický potok jako významnou funkční součást lesa. Vedení trati VRT touto oblastí spojené s jejími negativními vlivy (hluk, snížení prostupnosti terénu atp.) funkčnost lesa zcela potlačí. Pořizovatel vůči ochraně popsaného významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Ochrana funkcí lesa a ochrana nezastavěného území je nedílnou součástí ochrany životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce.

Střet trasy VRT s regionálním biokoridorem RK1305 Paběnický les-Řeplice identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy, avšak návrh 9 AZÚR SK z této identifikace nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Paběnický les a regionální biokoridor RK1305 je přitom nepostradatelnou součástí ochrany životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká Paběnického lesa na území podatele.

Námitka č. 27 – Střet s biocentrem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do biocentra LBC7202102 (regionální biocentrum RC1714 Paběnický les) nacházejícího se na území podatele.

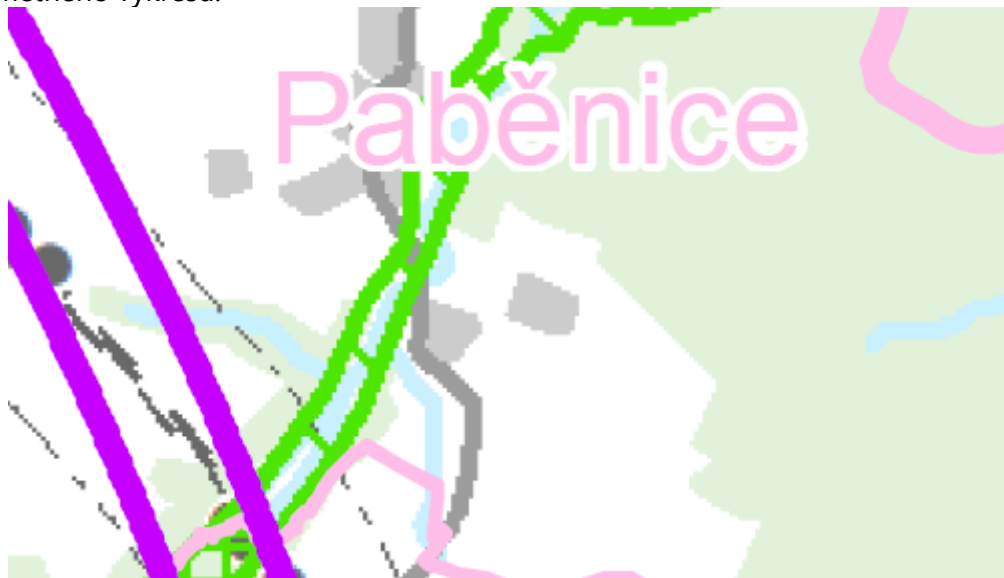
d) Odůvodnění námítky

V územním plánu podatele je vymezeno biocentrum LBC7202102. Ve výkresu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů 3 VLIVY NA PŘÍRODU (FAUNA, FLORA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST) A KRAJINU*“ tvořícím přílohu 9 AZÚR SK je toto biocentrum křížováno koridorem VRT. Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění

pozdějších předpisů biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozmeněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Oblastí biocentra prochází koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK. Střet je znázorněn na přiloženém obrázku. VVURÚ je k tomuto biocentru zcela bezohledné. K podstatě střetu toliko obecně uvádí, že „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9 AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“.

Vzhledem k zalesnění dotčené části biocentra bude jeho funkce jakoukoli variantou vymezení VRT značně potlačena. Popsané skutečnosti podatel dokládá výřezem z předmětného výkresu.



Obrázek č. 4 - Výřez z grafické přílohy 9 AZÚR SK

Střet trasy VRT s regionálním biocentrem RC1714 Paběnický les identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy, avšak návrh 9 AZÚR SK z této identifikace nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Regionální biocentrum je přitom nepostradatelnou součástí ochrany životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká předmětného biocentra.

Námitka č. 28 – Zásah do krajinného rázu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V jihozápadní části území podatele, na jeho okraji, se nachází koryto vodního toku Paběnický potok, který obklopuje Paběnický les. Pro obyvatele podatele nabízejí unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dotčení takto vymezených ploch koridorem VRT proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v dané lokalitě. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9 AZÚR SK bezohledné a neproporcionální. Dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsal, že „z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Podatel touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT skrze Paběnický potok a Paběnický les pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochraně krajinného rázu v dotčené lokalitě.

Námitka č. 29 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází území s architektonickými nálezy.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro možné ovlivnění území s architektonickými nálezy.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v blízkosti (155 m) území s architektonickými nálezy I. kategorie, která které se nachází na území podatele. V této kategorii území je pozitivně prokázán a dále bezpečně předpokládán výskyt archeologických nálezů.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy I. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy I. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námitka č. 30 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele zasahuje ve velkém rozsahu pozemky zemědělského půdního fondu, přičemž je navržen především na půdě II. třídy ochrany. Jedná se o nejcennější půdy na území obce Paběnice.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9 AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky

zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Ochrana zemědělského půdního fondu a nezastavěného území je nedálnou součástí ochrany životního prostředí na území obce a trvale udržitelného rozvoje území obce. Zábor či poškození dotčených zemědělských pozemků na území obce je pro obec neakceptovatelné.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Paběnice z roku 2007, které s vymezením VRT vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemků na území podatele.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námítka č. 31 – Střet s VVTL plynovody

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodů o velmi vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází 3 plynovody o velmi vysokém tlaku, vedené v souběhu. Ochranné pásmo těchto plynovodů činí 12 m, bezpečnostní pásmo 200 m. Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK umístěné plynovody kříží.

Ve VVURÚ se uvádí, že „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení

bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9 AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Nejbližší domy měly popraskané zdi a výplně oken, ale nikdo nebyl zraněn. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 32 – Překvapivost vymezení koridoru VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK způsobem, který se jakkoli dotýká jeho území.

d) Odůvodnění námítky

Podatel již ve výše uvedených námitkách poukázal na „nestandardní“ postup při vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK. Pořizovatel s podatelem jako dotčenou obcí před vymezením koridoru VRT nekomunikoval. Stejně tak nebylo území podatele zahrnuto do územní rezervy vymezené pro koridor VRT Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje.

Jelikož pořizovatel při vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK:

- ignoroval zákonnou úpravu územního plánování, konkrétně institut územního rozvojového plánu;
- konkrétní trasu VRT zvolil v rozporu se zadáním Politiky územního rozvoje;
- vymezil koridor VRT na území podatele mimo zavedenou územní rezervu; a
- při zvolení trasy VRT postupoval netransparentně;

podatel nemohl dotčení svého území trasou VTR legitimně očekávat a přizpůsobit mu vlastní činnost v oblasti územního plánování. V důsledku toho je vymezení trati VRT v zásadním

rozporu s cíli územního plánování podatele. To se podatele dotýká co do degradace jeho území a možností jeho dalšího rozvoje i znehodnocení dosud účelně vynaložených nákladů. Popsané rozpory spočívají zejména v tom, že:

- vymezení koridoru VRT znemožňuje plánovanou výstavbu v rozvojových plochách Z1 a Z2 vymezených v aktuálním územním plánu podatele;
- náklady spojené se zasíťováním těchto rozvojových ploch (voda, kanalizace, elektřina, plyn), které podatel v dobré víře vynaložil, vlivem vymezení koridoru VRT přicházejí vniveč;
- vlivem vedení trasy VRT dojde k značnému omezení přístupnosti dotčených zemědělských pozemků;
- vymezení trasy VRT a její výstavba povede k narušení podzemních vod a ovlivní studny sloužící jako zdroje pitné vody pro obyvatele podatele.

9 AZÚR SK popsané negativní vlivy na sféru podatele, jeho obyvatele a rozvoj podatelova území nevyhodnocuje. K podateli a jeho dosavadní územně plánovací činnosti byl pořizovatel zcela bezohledný.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9 AZÚR SK co do vymezení koridoru VRT v území podatele.

Námitka č. 33 – Střet s plochami pro bydlení v územním plánu obce

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SČK z důvodu střetu s funkcemi ploch pro bydlení vymezených v jeho platném územního plánu podatele.

d) Odůvodnění námitky

Obsah územního plánu obce je projevem ústavně garantovaného práva podatele na samosprávu. Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námitky). V k. ú. Paběnice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT (viz výše). V roce 2016 se při pořizování územního plánu podatele nepočítalo s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z1 a Z2 určené pro funkci bydlení. Pozemky v plochách Z1 a Z2 v důsledku záměru VRT ztrácí na hodnotě. Podatel pozemky v plochách Z1 a Z2 již

zasíťoval (voda, kanalizace, elektřina, plyn), aby umožnil realizovat funkci bydlení. Nadto pro rozvojové území Z2 podatel již zaplatil přeložku vysokého napětí v délce 400 m (2,5 mil Kč pro ČEZ). Se záměrem VRT se nepočítalo ani při pořizování změny č. 2 územního plánu v roce 2006, kdy bylo vymezeno území A, které je již zastavěno a nyní se nachází nejbližší navrhovanému koridoru VRT, a je tak podstatně znehodnocena zdejší nová zástavba a ohroženy její užitné funkce. Výše uvedené záměry obce a vynaložené investice do rozvoje území podatele (obecní i soukromé) budou záměrem VRT podstatně znehodnoceny či zcela zmařeny, a především bude narušen či zmařen samotný rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Námítka č. 34 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem*

identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;

- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby podatele identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Hrozba nadlimitní hlukové zátěže obytné zástavby Paběnic vyplynula především z překvapivého, a z pohledu podatele nesmyslného, vybočení návrhového koridoru VRT ze stávajícího koridoru územní rezervy, a to řádově o 2 kilometry blíže do blízkosti obytné zástavbě Paběnic, což by logicky vedlo k bezprecedentní hlukové zátěži a v důsledku toho k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce. Podatel důrazně požaduje přesunutí koridoru VRT zpět do územní rezervy, co nejdále od jeho obytné zástavby, a ideálně úplné upuštění od záměru VRT.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 35 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek, které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak nebyly identifikovány v SEA a ani jakkoli zohledněny při návrhu trasy VRT.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 27914/2-1145 (kostel sv. Jakuba); rejst. č. ÚSKP 15898/2-2826 (kaplička sv. Josefa se studnou); rejst. č. ÚSKP 14450/2-3552 (tvrziště Paběnický hrad); rejst. č. ÚSKP 23437/2-3520 (venkovská usedlost);; vše na území obce Paběnice a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území obce by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucími narušeními krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Námítka č. 36 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

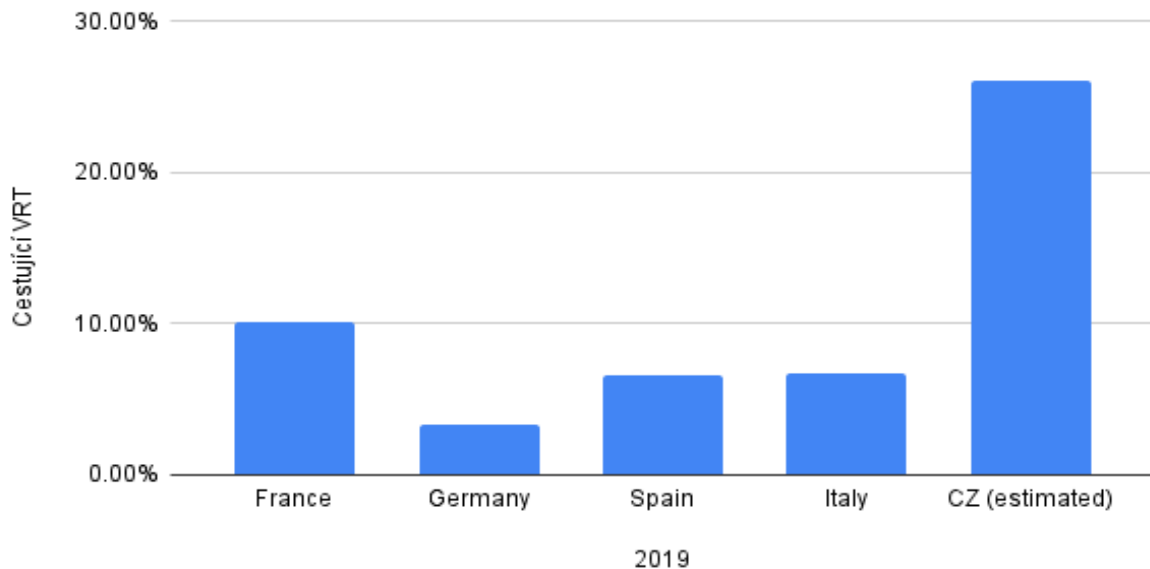
Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námítka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 37 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně,*

přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 38 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námitky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námitka č. 39 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námitky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;

- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 40 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná o princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde

o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do práva na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k tomu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto

v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Paběnice na zasedání dne 19. 4. 2022 usnesením č. OZ 4/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Paběnice
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Úmonín**
IČO: 00236535
se sídlem Úmonín 31 č. 16, 285 46 Úmonín
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítka proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítka. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru*“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 5; součástí pozemku je stavba
st. 67; součástí pozemku je stavba
st. 69/2; součástí pozemku je stavba
st. 99; součástí pozemku je stavba
st. 106; součástí pozemku je stavba
st. 112; součástí pozemku je stavba
st. 173; součástí pozemku je stavba
st. 175; součástí pozemku je stavba
st. 177; součástí pozemku je stavba
5/4
45/1
45/6
78/3
372/7
372/10
372/11
414/8
414/11
425/3
425/10
425/30
666/1
666/2
666/3
666/4
666/5
666/7
666/8
666/17
666/19
670/2
717/4
760
763

816
829
837
838
858
866
867
871
872
873
881
883
884
885
886
888
891
893
904
910
912
920
929
936
937
938
955
957
965
968
969
970
974
981
984
985
988
991
996
997
1001
1017
1024
1025
1026
1034

1035
1040
1044
1045
1054
1055
1056
1057
1058
1067
1079
1080
1108

to vše v obci Úmonín, katastrálním území Úmonín, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Březová u Úmonína. Jedná se o následující pozemky:

st. 14
st. 35
st. 37; součástí pozemku je stavba
st. 41
73/5
208/23
274/7
274/10
305/1
305/6
305/10
1001
1009
1035
1047
1051
1076
1077
1078
1079
1081
1086
1095
1096
1097
1098
1100

- 1101
- 1102
- 1103
- 1104
- 1105
- 1106
- 1107
- 1133
- 1134
- 1137
- 1139
- 1142
- 1143
- 1147
- 1151
- 1163
- 1165
- 1168
- 1171
- 1175
- 1182
- 1184
- 1203
- 1208
- 1209
- 1211
- 1212
- 1213
- 1214
- 1215
- 1217
- 1218
- 1219
- 1222
- 1223
- 1224
- 1226
- 1227
- 1228
- 1230
- 1231
- 1236
- 1237
- 1238
- 1239
- 1242

1244
1246
1247
1252
1253
1255
1256

to vše v obci Úmonín, katastrálním území Březová u Úmonína, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Korotice. Jedná se o následující pozemky:

st. 50; součástí pozemku je stavba

st. 56; součástí pozemku je stavba

st. 71; součástí pozemku je stavba

st. 72

st. 77; součástí pozemku je stavba

71/1

409/2

534/9

534/10

537/1

537/4

537/7

538/2

538/6

538/8

538/15

546/2

551/2

555/3

673

675

682

683

697

703

704

721

723

724

725

729

730

731

732

738
739
744
745
758
759
760
763
764
775
784
789
791
792
796
799
804
805
806
807
812
814
823
830
832
834
836
838/1
841
844
845
863
868
888
890
893
897
898
906
912
920
929
933
941
942
952

957

958

to vše v obci Úmonín, katastrálním území Korotice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Lomec u Úmonína. Jedná se o následující pozemky:

st. 96; součástí pozemku je stavba

st. 118; součástí pozemku je stavba

st. 121; součástí pozemku je stavba

st. 123/2

st. 135; součástí pozemku je stavba

st. 170; součástí pozemku je stavba

38/1

392/8

431/2

431/3

431/22

431/23

435

436

454

494/1

494/2

494/11

495/1

496/1

499/2

503/2

504/3

507/1

544/1

547

550/1

556

616

625

634

640

642

657

658

659

660

674

675
676
686
688
691
696
698
699
700
701
707
708
715
716
717
718
725
738
739
747
757
761
762
770
775
776
778
781
790
791
794
800
801
804
806
808
809
847
848
851
856
864
866/1
867
870
871

872
875
877
879
880
881
883
884
885
896
897
898
904
908
911
913
915
916
917
918
923
925/2
925/3
925/4
928/1
930
936
940
947
951
952
953
954
955
958
963
972
973
977
979
981
983
985
986
987

to vše v obci Úmonín, katastrálním území Lomec u Úmonína, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

d) Odůvodnění námitky

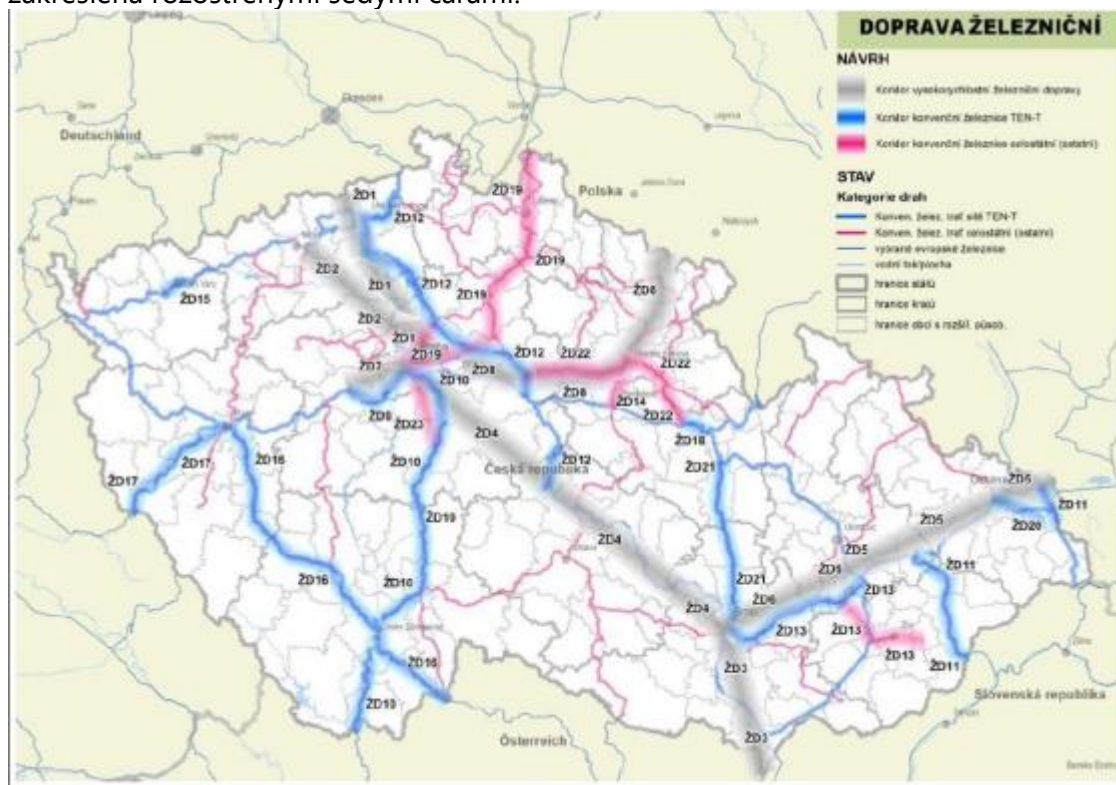
Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě*

podmínky pro rozhodování v území“. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, „*kteřá svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu*“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnicí Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námitkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením

částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že *„Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.*

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že *„smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vyznačil

koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezení záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymežit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkolů pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit územní rezervu, případně vymežit*

koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu". Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymezit v územním plánování. Žádáno je o:

a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymezil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F>, je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá

spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR

SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracování studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: „*K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.*“

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): „*Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně*

zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): „*Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje*“.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisy příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracování v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je

ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopavy.*“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námítkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK.

Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteřní součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž

nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];

- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávat přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námitky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).* Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábory půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny** (...)“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřípadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námítky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:*

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*
- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů*

pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...). Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry". Obdobně popsal salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřipustný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení. Realizací VRT budou narušeny hydrogeologické poměry a vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
- f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOS 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že

s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprospešnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celé šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“*.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně

malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Korotice z roku 2009, které s jeho vymezením vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námitkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námitkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námitka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Realizací VRT budou narušeny vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné. Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřijatelnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k*

protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;

- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu

a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Korotice z roku 2009, které s jeho vymezením vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevyomezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle

uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURU „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na*

životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“*, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“*

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajícími z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území,

přínejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi, a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Pozemky podatele v k. ú. Březová u Úmonína a v k. ú. Korotice se částečně nachází v trase VRT, a to zejména na půdě III. třídy ochrany. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce naprosto nepřijatelné. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Další rozsáhlé obecní pozemky a stavby situované v k. ú. Úmonín, k. ú. Korotice, k. ú. Březová u Úmonína, k. ú. Lomec u Úmonína, které nejsou přímo v trase VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývajícím z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV.ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení

Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námitky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pominuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vyzarováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související

infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Dojde k významnému narušení hladiny spodních vod a k narušení povrchových vod, rovněž budou narušeny vodní zdroje zásobující soukromé studně v obci, což je pro podatele neakceptovatelné. Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Korotice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2019 při pořízení nového územního plánu podatele nebylo počítáno s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z17, která má sloužit jako plocha pro bydlení (SV – plochy smíšené obytné – venkovské). Vymezením VRT bude narušen či zmařen rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Korotice z roku 2009, které s jeho vymezením vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a

znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námitka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost

obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Korotice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2019 při pořízení nového územního plánu podatele nebylo počítáno s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z17, která má sloužit jako plocha pro bydlení (SV – plochy smíšené obytné – venkovské). Vymezením VRT bude narušen či zmařen rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová část odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a

struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový

postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) „*Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) „*Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) „*(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) „*Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) „(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problémem hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) „Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušní námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) „Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“ platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“.

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) „Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) „Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“ neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „*Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) „*Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.*“ je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.*“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým

problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „*Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje*“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní

studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): *„9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“* dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: *„(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati“*).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie

proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námitky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“. Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční sítě sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové

situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejjobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž

by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezení celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) *„Koridor je standardně vymezen v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“* Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlídky a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).“* Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na úctě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námitka č. 25 – Střet s vodním tokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok Opatovický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do vodního toku Opatovický potok jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Opatovický potok. Ten prochází podstatnou částí území podatele – v k. ú. Korotice. Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT Opatovickým potokem prochází, viz přiložený obrázek:



Obrázek č. 2 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Opatovický potok.

Dotčená část koryta potoka je z jedné strany obklopena lesní plochou a celá oblast je součástí biokoridoru LK Katovna – U Nádrže. V důsledku vymezení VRT v 9. AZÚR SK dojde k narušení potoka i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči Opatovickému potoku jako významnému krajinnému prvku zcela neproporcionální.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Opatovický potok i jej obklopující krajiny zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže uvedený potok nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na něj.

Střet trasy VRT s Opatovickým potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Opatovický potok je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do vodního toku Opatovický potok a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Opatovický potok.

Námitka č. 26 – Střet s lesem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí lesy.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

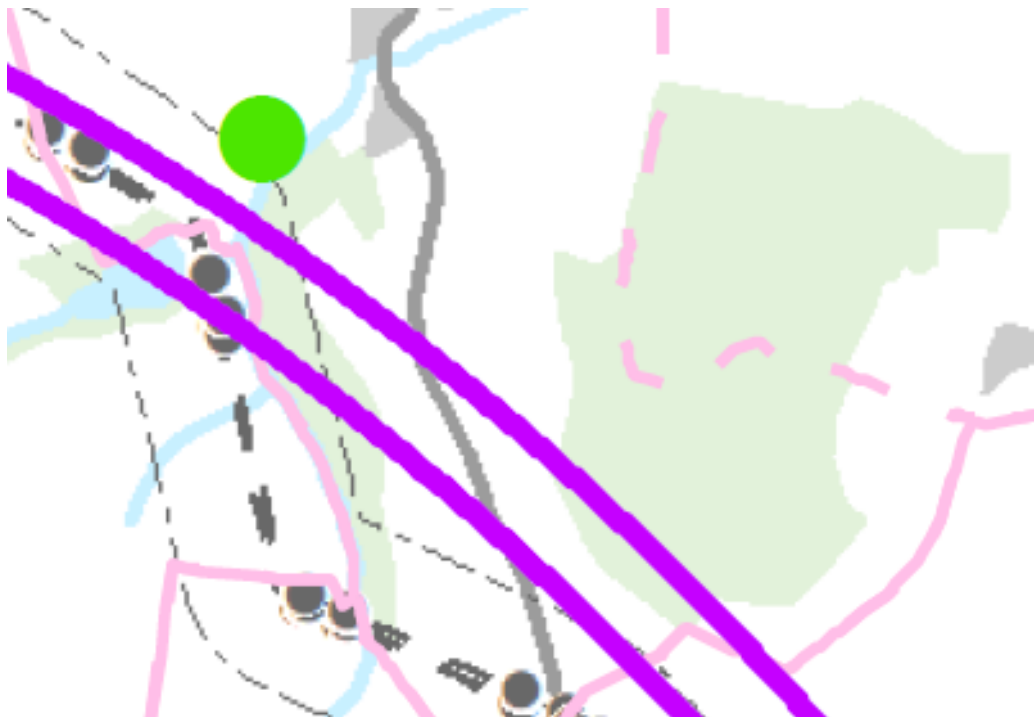
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do lesů jako významných krajinných prvků nacházejících se na území podatele.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT dle vymezení v 9. AZÚR SK prochází lesy nacházejícími se na jihu obce Korotice a na východě obce Lomeček, které se nacházejí na území podatele. Les na jihu obce Korotice obklopuje Opatovický potok a prochází jím biokoridory LK Katovna – U Nádrže, LK Katovna – Jezírko a LK Katovna – Vilémovice. Les na východě obce Lomeček obklopuje biocentrum LC Jezírko, prochází jím biokoridor LK Jezírko – Dubina a nachází se v něm pásmo hygienické ochrany vodního zdroje III. stupně. Les je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT oběma lesy prochází, viz příložený obrázek:



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s lesy na území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně lesů na území podatele i je obklopující krajiny zcela bezohledná. Vedení trati VRT uvedenými oblastmi spojené s jejími negativními vlivy (hluk, vibrace snížení prostupnosti terénu, změna odtokových režimů v krajině v důsledku překřížení vodních toků atp.) bude mít dopad na lesy jako soubory vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny. Pořizovatel vůči ochraně popsaných významných krajinných prvků postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Ochrana lesa je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do lesů nacházejících se na území podatele a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká lesů na území podatele.

Námítka č. 27 – Střet s biokoridory

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází biokoridory LK Katovna – Vilémovice, LK Katovna – U Nádrže a LK Katovna – Jezírko.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do biokoridorů LK Katovna – Vilémovice, LK Katovna – U Nádrže a LK Katovna – Jezírko nacházejících se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V územním plánu podatele jsou vymezeny biokoridory LK Katovna – Vilémovice, biokoridor LK Katovna – Jezírko a biokoridor LK Katovna – U Nádrže, které všechny vedou lesem nacházejícím se jižně od obce Korotice. Biokoridorem LK Katovna – U Nádrže dále protéká vodní tok Opatovický potok. Všechny tři uvedené biokoridory jsou vzájemně propojené.

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je biokoridorem: „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

9. AZÚR SK uvedené biokoridory vůbec nebere v úvahu, nijak se jim nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na tyto biokoridory, ačkoli je přetíná a v případě biokoridoru LK Katovna – Vilémovice jej zabírá v podstatné části jeho trasy, čímž dojde k naprostému znemožnění jejich funkcí a účelu. 9. AZÚR SK akorát obecně popisuje, že: „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9. AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“. Na území podatele je přitom vedení VRT navrženo skrze hned tři významné biokoridory, které území podatele spojují s ostatními územími jiných obcí a významnými krajinnými prvky (např. krajinou kolem vedlejší obce Opatovice I či rybníkem Katovna), kdy VRT tyto přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jejich funkcí a účelu.

Trasy vedených biokoridorů a VRT jsou znázorněny v územním plánu podatele viz následující obrázek:



Obrázek č. 4 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující trasy biokoridorů, které budou ve střetu s VRT.

Oblastmi biokoridorů prochází koridor VRT, tak jak je tento vymezen v 9. AZÚR SK. VVURÚ je k těmto biokoridorům zcela bezohledné, kdy se k těmto biokoridorům vůbec nevěnuje a nevyhodnocuje dopady vedení VRT skrze tyto biokoridory.

Vzhledem k zalesnění dotčených biokoridorů, vodnímu toku Opatovický potok, který vede jedním z uvedených biokoridorů, či jejich napojení na krajinu vedlejší obce Opatovice I a rybník Katovna bude jejich funkce jakoukoli variantou vymezení VRT zcela potlačena.

Ochrana biokoridorů je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na výše uvedené biokoridory a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká těchto biokoridorů.

Námítka č. 28 – Ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází památný strom.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

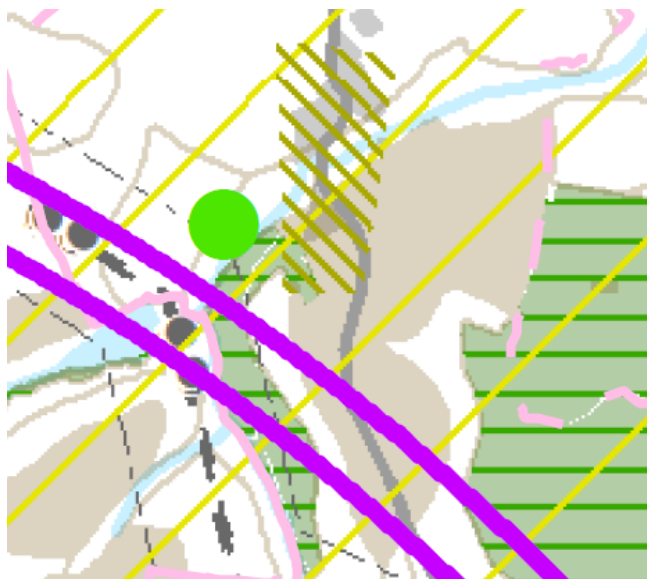
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro ohrožení chráněného památného stromu Sovův dub.

d) Odůvodnění námítky

V blízkosti vymezeného koridoru VRT na území podatele, cca 180 m od koridoru se nachází chráněný památný strom Sovův dub (v k. ú. Korotice).



Obrázek č. 5 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v těsné blízkosti památného stromu Sovův dub.

Ohrožení tohoto památného stromu koridorem VRT potvrzuje 9. AZÚR SK i VVURÚ. Strom je chráněn s účinností již od 1. února 2008. Památný strom může být vedením VRT dle 9. AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnosti při stavbě, změna odtokových režimů v krajině v důsledku překřížení vodních toků atp.) ohrožen, resp. poškozován. Památný strom je neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce.

9. AZÚR SK ani VVURÚ tyto možné vlivy dostatečně nevyhodnocují. Podatel proto pro nedostatečné vyhodnocení vlivů VRT na chráněný památný strom nacházející se na jeho území brojí proti 9. AZÚR SK v celém rozsahu.

Námítka č. 29 – Zásah do krajinného rázu území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V jižní části území podatele, na jeho okraji, se nachází koryto vodního toku Opatovický potok, který obklopují lesy nacházející se na území podatele. Další komplex lesů se nachází u osady Habřina a obce Lomeček. Mezi těmito lesy se nachází venkovská zemědělská krajina. Pro obyvatele podatele nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití, vč. turistického ruchu. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vymezení takto umístěných ploch jako koridor VRT proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v dané lokalitě. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9. AZÚR SK bezohledná a neproporcionální. Dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsal, že: „z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námitky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Podatel touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT skrze území podatele pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochraně krajinného rázu v dotčené lokalitě.

Námitka č. 30 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází území s archeologickými nálezy II. kategorie.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

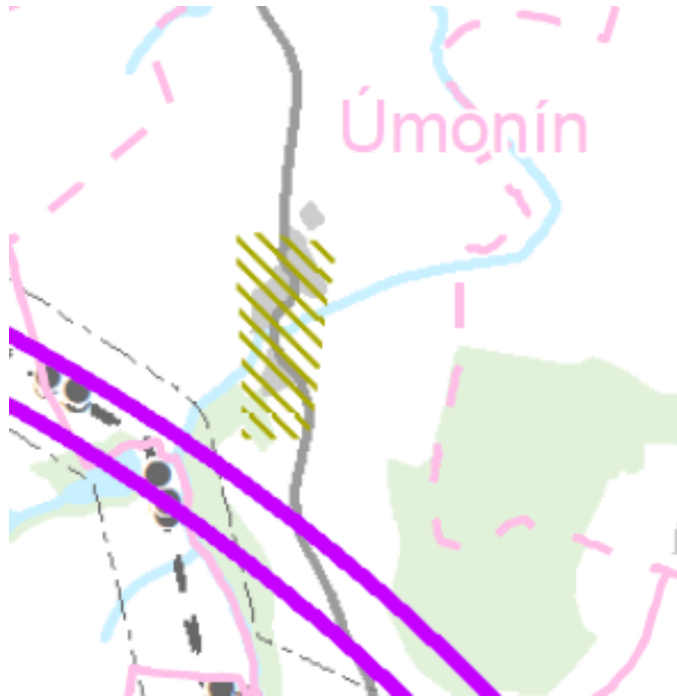
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro možné ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v blízkosti (120 m) území s archeologickými nálezy II. kategorie, které se nachází na území podatele. V této kategorii území je nadpoloviční až stoprocentní pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.



Obrázek č. 6 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie v Koroticích.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9. AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy II. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy II. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 31 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT prochází pozemky zemědělského půdního fondu na území podatele. Ty spadají převážně do I., II. a III. třídy ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že: *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9. AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9. AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že: *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“*.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, především půdy I., II. a III. třídy ochrany. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu na území obce je pro podatele zcela nepřijatelné.

Vymezení VRT naruší a znehodnotí výsledky komplexních pozemkových úprav v k. ú. Korotice z roku 2009, které s jeho vymezením vůbec nepočítají. Realizace VRT přeruší a

znehodnotí již vybudované pozemní komunikace a dojde k omezení či zamezení přístupu k řadě zemědělských pozemkům na území podatele.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábor zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námítka č. 32 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele, zejm. pak v obcích Korotice, Lomec, Lomeček a v osadě Habřina, resp. v k. ú. Korotice a v k. ú. Lomec u Úmonína.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obci Korotice a osadě Habřina, v jejichž bezprostřední blízkosti je VRT plánována, a dále v obcích Lomeček a Lomec, jež se budou nacházet velmi blízko VRT (cca 1 až 2 km), budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZÚR SK je popsána již výše v námítce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby na území podatele (v k. ú. Korotice a v k. ú. Lomec u Úmonína) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel touto námítkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a zejm. na obce Korotice, Lomeček, Lomec a osadu Habřina a vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námitka č. 33 – Střet s VVTL Plynovody (koridor jimi částečně prochází)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

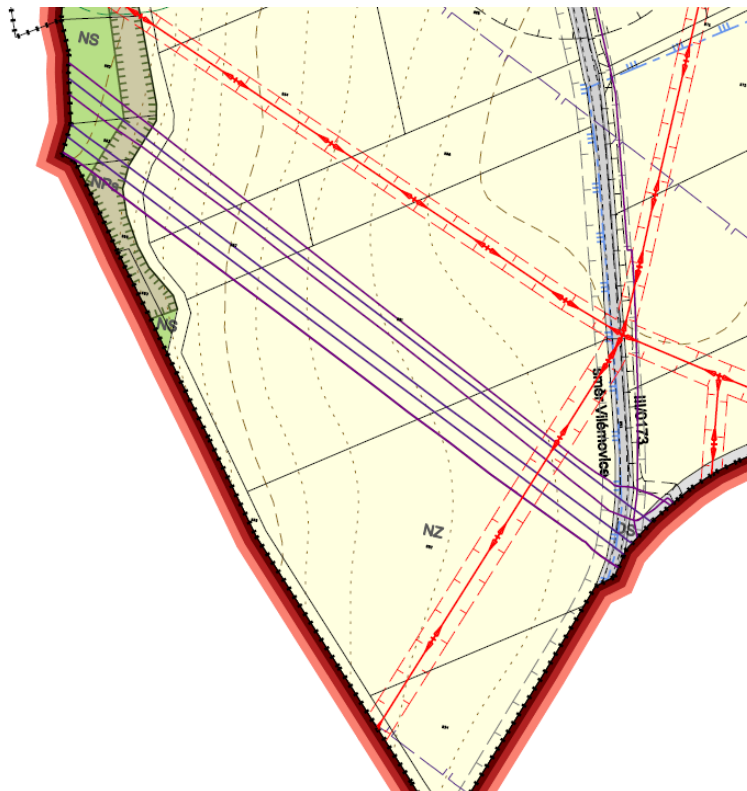
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodů o velmi vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námitky

Územím podatele prochází 3 plynovody o velmi vysokém tlaku, vedené v souběhu. Ochranné pásmo těchto plynovodů činí 12 m, bezpečnostní pásmo 200 m. Koridor VRT vymezený v 9. AZÚR SK umístěné plynovody kříží viz následující obrázek:



Obrázek č. 7 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení VVTL Plynovodů.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však

nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury". Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Nejbližší domy měly popraskané zdi a výplně oken, ale nikdo nebyl zraněn. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 34 – Střet s ochranným pásmem stanice katodové ochrany

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

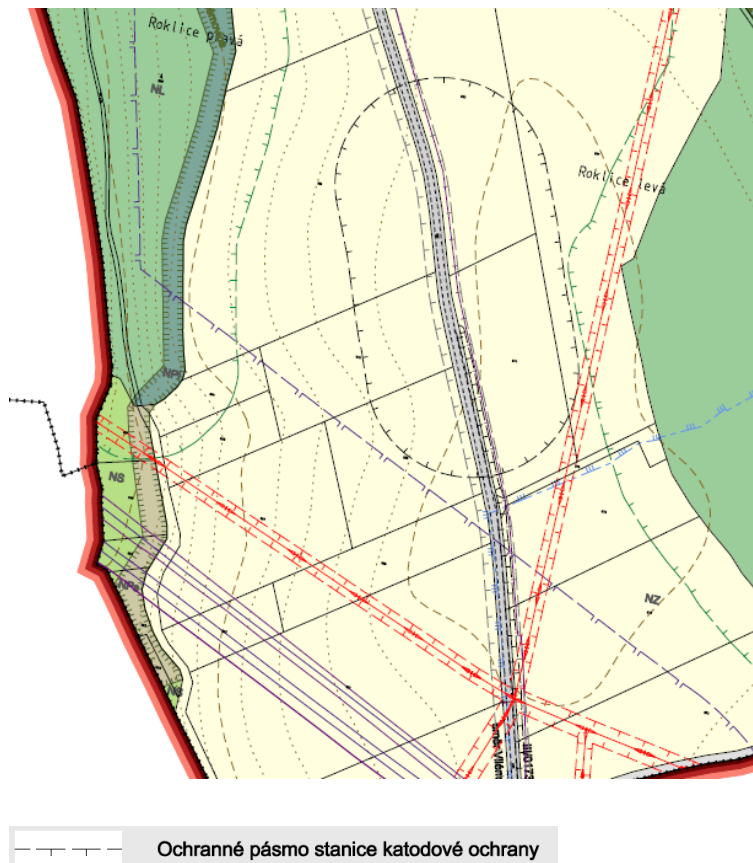
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s ochranným pásem stanice katodové ochrany.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází stanice katodové ochrany a její ochranné pásmo.



Obrázek č. 8 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující stanici katodové ochrany a její ochranné pásmo vč. legendy.

Katodová ochrana slouží k ochraně potrubí před korozí. 9. AZÚR SK se narušením tohoto ochranného pásma vůbec nezabývá a nevyhodnocuje a neposuzuje dopady výstavby VRT a jejího následného provozu na ochranné pásmo stanice katodové ochrany. Přitom lze uvažovat o narušení tohoto ochranného pásma v důsledku např. vibrací či vysílání různých signálů či frekvencí, čímž budou funkce a účel ochranného pásma stanice katodové ochrany potlačeny.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na výše uvedené ochranné pásmo stanice katodové ochrany a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se tohoto ochranného pásma dotýká.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námitka č. 35 – Střet s nadzemním elektrickým vedením

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s nadzemním elektrickým vedením.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se vymezený koridor VRT střetává nadzemním elektrickým vedením viz předchozí obrázky č. 9 a 10.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěného vedení. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 36 – Střet s radioreléovým paprskem

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

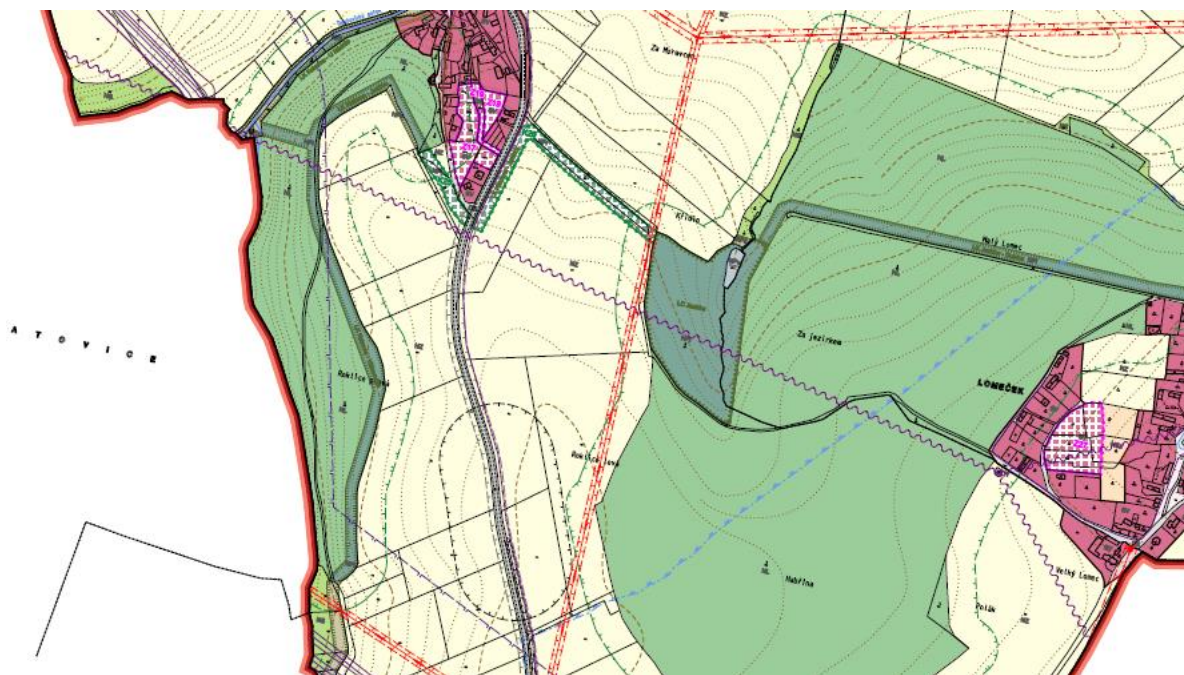
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK na území podatele pro střet s radioreléovým paprskem.

d) Odůvodnění námítky

V území podatele se VRT střetává s vymezenou radioreléovou trasou, viz následující obrázek:



 Radioreléový paprsek

Obrázek č. 9 – Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení radioreléového paprsku vč. legendy.

Radioreléový paprsek slouží k dálkové komunikaci. Dle definice jsou radioreléové trasy: „přímocaré linie potřebné pro přenos signálu mezi místy jeho přenosu. Funkčnost radioreléového spoje předpokládá trasu bez překážek, z čehož vyplývá omezení výšky staveb, druh použití konstrukčních materiálů nadzemních částí staveb včetně druhu střešní krytiny i dočasné použití jeřábů, které převyšují okolní zástavbu. Na základě těchto technických daností jsou směrové radioreléové spoje zařízeními vyžadujícími zvláštní ochranu. Ve své přenosové funkci jsou prostorově důležité a mají nadmístní význam. Proto musí být radioreléové spoje dokumentovány v územně plánovací dokumentaci.“¹

9. AZÚR SK se radioreléovou trasou vůbec nezabývá, nevyhodnocuje a neposuzuje dopady výstavby VRT a její následný provoz na ni, byť z výše uvedeného vyplývá, že VRT může a bude mít výrazný vliv na tuto trasu, a to až už v době své výstavby (např. využití jeřábů), tak i při následném provozu VRT, kdy emise vibrací z provozu VRT či signálů nebo frekvencí z vlakových souprav mohou mít vliv na radioreléovou trasu.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na výše uvedený radioreléový paprsek a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se tohoto radioreléového paprsku a jeho trasy dotýká.

Ochrana infrastruktury je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

¹ Stavební slovník. *Stavební komunita* [online]. [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-r>.

Námítka č. 37 – Neposouzení dopadů VRT na obec Lomeček a osadu Habřinu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. území Lomečku a Habřiny.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

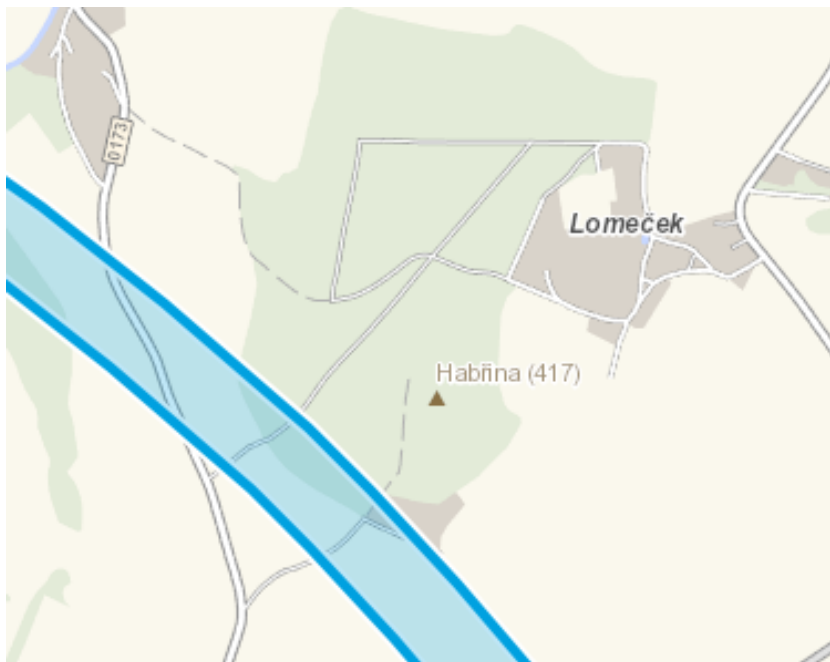
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro neposouzení jeho dopadů na obec Lomeček a Habřinu.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází obec Lomeček a dále Habřina.



Obrázek č. 910– Výřez z interaktivní mapy VRT dostupné na <https://mapy.spravazeleznic.cz/vrt>.

Z 9. AZÚR SK jasně vyplývá, že VRT povede přes Habřinu a dále bude vést cca 1 km od obce Lomeček. Jelikož 9. AZÚR SK uznávají vlivy VRT na více vzdálenou obec Lomec, dopady na dvě zmíněné obce, respektive osadu jsou více než zřejmé. Přitom je 9. AZÚR SK nijak neřeší ani nehodnotí a obcí Lomeček a dále Habřinou se vůbec nezabývá. Nejsou tak stanovena žádná opatření k minimalizaci zásahů do základních lidských práv (života, zdraví a vlastnictví) obyvatel obce Lomeček a dále Habřiny či jakékoli kompenzace za narušení jejich ekonomických činností. S ohledem na Habřinu z 9. AZÚR SK dále vyplývá, že bylo možné trasu koridoru VRT navrhnout i jinak, aby nedošlo ke zbytečnému zaboru nemovitostí této osady, kdy taková skutečnost (avšak i skutečnost vedení koridoru VRT v bezprostřední

blízkosti Habřiny) bude pro Habřinu likvidační, jelikož lze předpokládat opuštění této obytné oblasti jejími obyvateli.

Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na obec Lomeček a dále Habřinu a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se těchto dotýká.

Námitka č. 38 – Ohrožení obcí Korotice, Lomeček, Lomec a osady Habřina

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. obce Korotice, Lomeček, Lomec a dále Habřina.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené ohrožení obcí Korotice, Lomeček, Lomec a dále Habřiny.

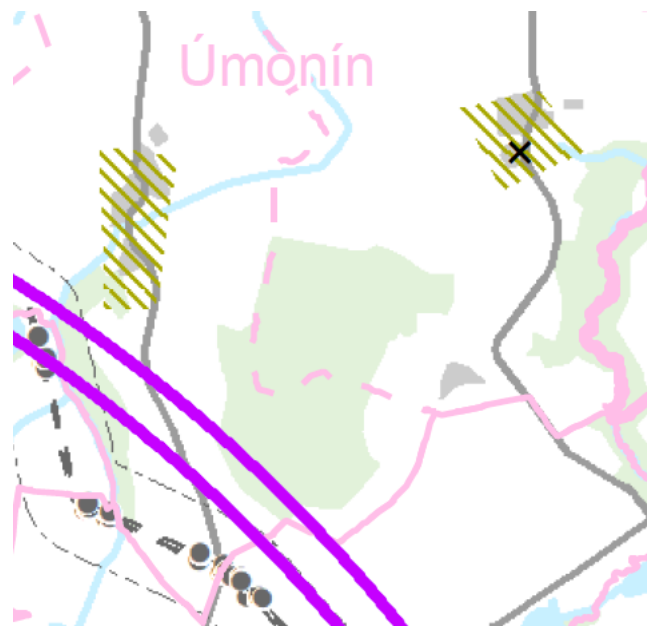
d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT v jižní části území podatele prochází v bezprostřední blízkosti, bezmála na hranicích obce Korotice a dále Habřiny, viz následující obrázek:



Obrázek č. 11: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Korotice a dále Habřiny.

Dále koridor VRT prochází v těsné blízkosti obcí Lomeček a Lomec (cca 1 až 2 km) viz následující obrázek:



Obrázek č. 12: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Lomeček a dále Lomec.

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako základní lidská práva.

Vymezení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti, bezmála na hranici obce Korotice a dále Habřiny je vzhledem k této obci a osadě a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK stanovuje (pouze ve vztahu k obci Korotice, nikoli k Habřině) jako opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Blíže však nejsou tato opatření v 9. AZÚR SK nijak specifikována. Podatel si nedovede představit, jak mohou být taková opatření ve vztahu k obci Korotice a dále k Habřině a jejím obyvatelům realizována, aby vymezení koridoru v bezprostřední blízkosti obce Korotice a osady Habřina nebylo pro ně a jejich obyvatelstvo likvidační. Výstavbou a následným provozem VRT s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování tamějšího obyvatelstva, kdy obyvatelé obce nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti a celkovému vylidnění oblasti, popř. k zániku obce Korotice a určitě osady Habřina.

Obdobné vlivy bude mít VRT na obce Lomeček a Lomec, kdy jejich obyvatelé budou nuceni žít v přímém vlivu výstavby a provozu VRT, což bude mít významné negativní důsledky na jejich základní lidská práva (život, zdraví a vlastnictví) či ekonomické aktivity. I v tomto

případě lze předpokládat významné vylidnění oblasti a utlumení života a v uvedených obcích.

9. AZÚR SK je tak zcela nepřiměřená a bezohledná k zájmům obyvatelů podatele, a to zejména obyvatelům obcí Korotice, Lomeček, Lomec a osady Habřina, kdy tato neuvádí žádná opatření k řešení dané situace (dopadům VRT na život a zdraví obyvatel zasažených obcí), kompenzace obyvatelům podatele za znehodnocení jejich vlastnictví (snížení hodnoty či vyvlastnění nemovitostí) či opatření k předejití utlumení ekonomické činnosti či vylidnění území podatele.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Korotice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2019 při pořízení nového územního plánu podatele nebylo počítáno s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele, zejména rozvojové území Z17, která má sloužit jako plocha pro bydlení (SV – plochy smíšené obytné – venkovské). Vymezením VRT bude narušen či zmařen rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námítku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Podatel proto touto námítkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel podatele (zejm. v obcích Korotice, Lomeček, Lomec a v osadě Habřina) jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel, návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a dále vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námítka č. 39 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SČK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9. AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypovídá rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9. AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námítka č. 40 – Střet s plochami pro bydlení v územním plánu obce

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SČK z důvodu střetu s funkcemi ploch pro bydlení vymezených v jeho platném územního plánu podatele.

d) Odůvodnění námítky

Obsah územního plánu obce je projevem ústavně garantovaného práva podatele na samosprávu. Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz též samostatné námítky). V k. ú. Korotice nebyla plánovaná územní rezerva pro VRT. V roce 2019 při pořízení nového územního plánu podatele nebylo počítáno s koridorem VRT a jeho vymezením v 9 AZÚR SK budou narušena rozvojová území pro funkce bydlení dle územního plánu podatele,

zejména rozvojové území Z17, která má sloužit jako plocha pro bydlení (SV – plochy smíšené obytné – venkovské). Vymezením VRT bude narušen či zmařen rozvoj území obce, již vtělený do platného územního plánu v rámci práva podatele na samosprávu. Takový zásah je pro podatele zcela neakceptovatelný a eventuální realizace VRT dle návrhu 9 AZÚR SK by vyžadovala rozsáhlé kompenzace všech dotčených subjektů včetně podatele.

Námítka č. 41 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele s kulturními památkami.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (viz níže), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak žádná z nich nebyla identifikována v SEA a ani jakkoli zohledněna při návrhu 9 AZÚR SK.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 33713/2-1198 (zámek); rejst. č. ÚSKP 28809/2-1271 (hradiště Hrádek); rejst. č. ÚSKP 38617/2-2840 (Hrádek); rejst. č. ÚSKP 28922/2-1272 (tvrziště Na Zelenici); rejst. č. ÚSKP 36565/2-3546 (tvrziště); rejst. č. ÚSKP 35573/2-3527 (venkovská usedlost); vše na území podatele a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Území podatele je vyhledáváno pro rekreaci a turistiku, což bude realizací VRT a z toho plynoucím narušením krajinného rázu podstatně narušeno, což povede k existenčnímu ohrožení a ke snížení příjmů provozovatelů zdejších ubytovacích zařízení.

Námítka č. 42 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

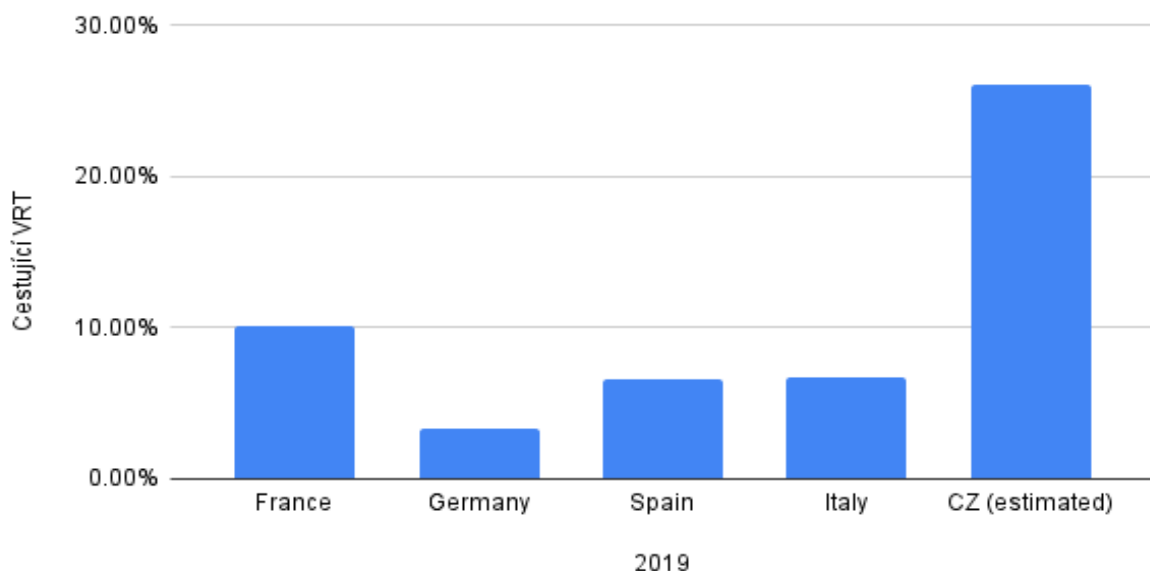
Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 43 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: „*Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného sutkového stavu.

Námítka č. 44 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 45 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;

- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

- minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 46 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality

(přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění

zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé

vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Úmonín na zasedání dne 5. 4. 2022 usnesením č. 26/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Úmonín
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha
ID DS: keebyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Vidice**
IČO: 00236560
se sídlem Vidice 6, 28401 Vidice
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítky. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru*“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

- st. 5; součástí pozemku je stavba;
- st. 7; součástí pozemku je stavba;
- st. 11;
- st. 65; součástí pozemku je stavba;
- st. 75; součástí pozemku je stavba;
- st. 80; součástí pozemku je stavba;
- st. 82; součástí pozemku je stavba;
- 4;
- 50/2;
- 50/4;
- 50/7;
- 54;
- 60;
- 61;
- 64/2;
- 64/6;
- 84/2;
- 88/9;
- 88/12;
- 88/14;
- 121;
- 122;
- 174;
- 204;
- 225/3;
- 270;
- 306/11;
- 306/12;
- 306/13;
- 306/17;
- 343/1;
- 343/2;
- 343/3;
- 347/1;

- 347/2;
- 347/7;
- 352/1;
- 358/1;
- 358/2;
- 370/4;
- 370/5;
- 371;
- 373/2;
- 389;
- 411/2;
- 428;
- 437;
- 441/1;
- 441/5;
- 441/6;
- 441/23;
- 447;
- 472/2;
- 481;
- 482;
- 492/1;
- 493/1;
- 493/2;
- 493/3;
- 493/4;
- 494/2;
- 504;
- 511;
- 512/2;
- 512/4;
- 512/5;
- 512/7;
- 512/9;
- 512/11;
- 512/12;
- 512/13;
- 512/14;
- 512/15;
- 512/16;
- 513/1;
- 513/2;
- 513/3;
- 514/1;
- 514/2;
- 728/1;

- 728/2;
- 735/1;
- 735/2;
- 736;
- 737;
- 738;
- 741;
- 743;
- 744;
- 745;
- 746;
- 747/3;
- 747/4;
- 747/5;
- 748;
- 749/1;
- 751;
- 752;
- 753;
- 754;
- 755;
- 756;
- 757;
- 759;
- 760;
- 761;
- 763;
- 766;
- 767/1;
- 767/2;
- 768;
- 770;
- 771;
- 773/1;
- 773/4;
- 773/5;
- 775/1;
- 776/1;
- 776/2;
- 789;
- 790;
- 793;

to vše v obci Vidice, katastrálním území Vidice u Kutné Hory, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Roztěž. Jedná se o následující pozemky:

- st. 68; součástí pozemku je stavba;
- st. 126; součástí pozemku je stavba;
- 22/1;
- 23/1;
- 23/2;
- 24/2;
- 33/3;
- 33/4;
- 43;
- 44/1;
- 53/1;
- 58/4;
- 64/2;
- 64/3;
- 64/4;
- 77/2;
- 77/3;
- 77/4;
- 77/5;
- 77/6;
- 77/7;
- 77/8;
- 77/9;
- 77/10;
- 77/30;
- 77/31;
- 268/3;
- 274/3;
- 281/2;
- 315;
- 353/8;
- 353/9;
- 353/16;
- 353/24;
- 353/25;
- 375/4;
- 384;
- 385/2;
- 385/10;
- 385/11;
- 385/13;
- 385/14;
- 385/15;
- 386;
- 417/1;

- 417/2;
- 417/3;
- 440/7;
- 440/10;
- 440/12;
- 441/15;
- 447/12;
- 457/5;
- 457/6;
- 476/2;
- 479/14;
- 479/16;
- 479/17;
- 487/3;
- 487/4;
- 492/4;
- 510/8;
- 515/3;
- 515/4;
- 520/5;
- 555/10;
- 555/12;
- 555/25;
- 555/26;
- 575/2;
- 672;
- 674;
- 678/1;
- 680/1;
- 680/3;
- 680/7;
- 680/9;
- 680/13;
- 680/16;
- 680/17;
- 680/24;
- 680/28;
- 680/34;
- 681/6;
- 681/8;
- 684/6;
- 684/7;
- 684/9;
- 684/10;
- 689;
- 703;

- 704/8;
- 714/2;
- 723;
- 738;
- 739;
- 740;
- 741;
- 752;
- 757;
- 759;

to vše v obci Vidice, katastrálním území Roztěž, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Tuchotice. Jedná se o následující pozemky:

- st. 22; součástí pozemku je stavba;
- st. 24;
- st. 56; součástí pozemku je stavba;
- st. 61;
- st. 63; součástí pozemku je stavba;
- 1;
- 4;
- 52/3;
- 52/11;
- 59;
- 63/3;
- 64;
- 66;
- 76/1;
- 76/2;
- 80/1;
- 80/2;
- 81/1;
- 82;
- 104/1;
- 104/2;
- 107/2;
- 107/3;
- 109/1;
- 110;
- 111;
- 137;
- 144;
- 154/2;
- 180/2;
- 180/3;

- 180/4;
- 180/5;
- 180/6;
- 187/2;
- 202;
- 250;
- 253;
- 256/6;
- 258;
- 264;
- 265/1;
- 265/2;
- 267/1;
- 267/2;
- 267/3;
- 267/4;
- 267/30;
- 267/31;
- 267/55;
- 267/59;
- 267/67;
- 267/73;
- 297/6;
- 319/6;
- 319/7;
- 393/4;
- 404/2;
- 427;
- 450/1;
- 450/3;
- 450/4;
- 450/8;
- 450/10;
- 450/14;
- 450/17;
- 450/18;
- 450/19;
- 450/24;
- 450/25;
- 450/37;
- 462;
- 465;
- 466;
- 467/1;
- 467/2;
- 469/1;

- 469/2;
- 469/5;
- 469/6;
- 472/1;
- 478;
- 479/1;
- 479/2;
- 489/17;
- 495;
- 500;
- 502;
- 506;
- 559/26;
- 581/1;
- 581/2;
- 581/3;
- 625/3;
- 635/1;
- 635/2;
- 635/3;
- 636;
- 637;
- 642;
- 643;
- 644;
- 645;
- 646;
- 647;
- 648;
- 649;
- 650/2;
- 652/1;
- 653;
- 654;
- 655;
- 656/1;
- 656/2;
- 656/3;
- 656/4;
- 656/5;
- 657/1;
- 657/2;
- 658;
- 659;
- 660;
- 661;

- 663;
- 664;
- 665;
- 666;
- 667;
- 668/1;
- 669;
- 671;
- 672;
- 673;
- 674;
- 675;
- 676;
- 677;
- 678;
- 679;
- 680/1;
- 680/2;
- 680/3;
- 680/4;
- 680/5;
- 680/6;
- 680/7;
- 680/8;
- 681;
- 685;

to vše v obci Vidice, katastrálním území Tuchotice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

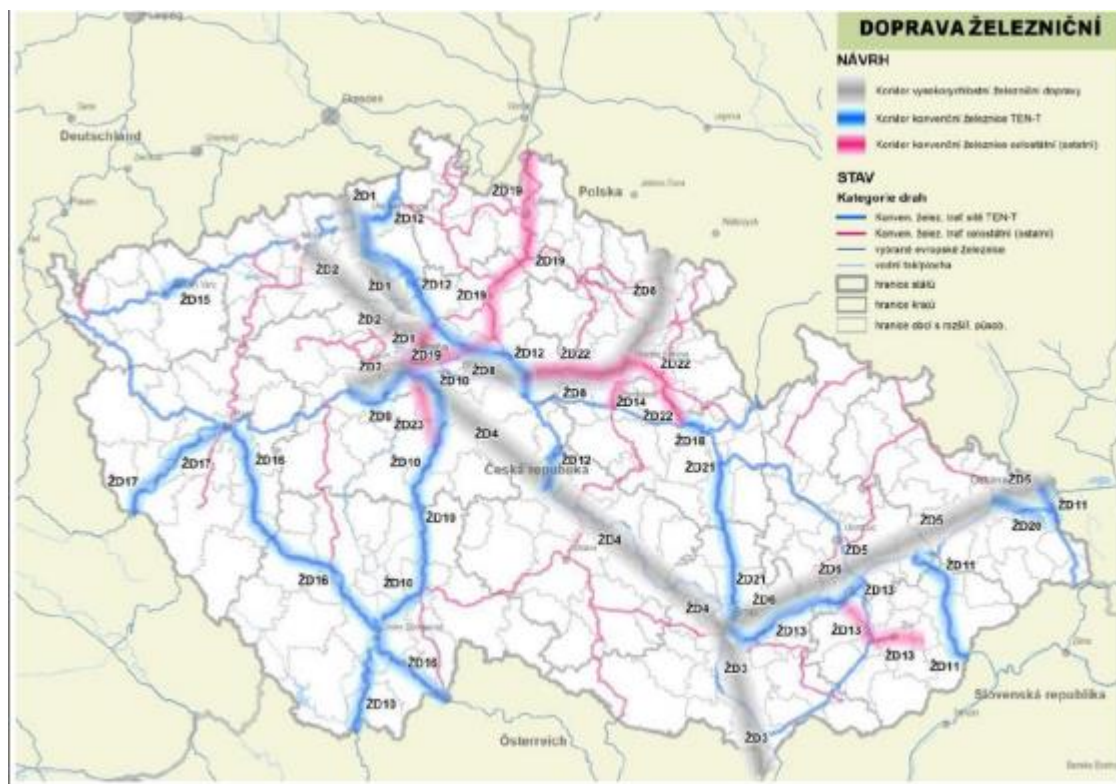
d) Odůvodnění námítky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“*. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřizené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřizené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona.*“

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že *„smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení

procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námitky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) *Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“)* měl *Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“)* a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech *Politiky územního rozvoje* a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:

a) zaslání podkladů, které *Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány* pro vymezení koridoru VRT připravil;

b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem *Středočeský kraj* tuto variantu vymežil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv *Středočeského kraje*. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);

b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT *Středočeský kraj* zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;

c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad *Středočeského kraje*.

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle *Politiky územního rozvoje* mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti

vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námítka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění

9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracování studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadatелеm požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na veškeré dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje.“*

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT

Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisy příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust.

§ 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracování v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.*“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopavy.“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci

příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezování VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nespĺňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středoohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).“ Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „Předpokládají se **zábory půdního fondu, fragmentace krajiny**, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s

*pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“. Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.*

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřipadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námítka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námítky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...)*

Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:

- zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)
- střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)
- u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc**. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda)**. **Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)** Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry**“. Obdobně popsali salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle

přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bod 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí, atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) „odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
- b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnútnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a

- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.* Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“.*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmu ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprosspěšnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažen tělesem trati VRT a nikoli celí šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, naspů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje naprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž

naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Ochrana zemědělského půdního fondu a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Úkolem podatele je chránit všechny zemědělské pozemky na jeho území, neboť tvoří nedálnou součást životního prostředí sloužícího trvale udržitelnému rozvoji území obce. Nadto je podatel i vlastníkem některých dotčených zemědělských pozemků. Nejrozsáhlejší a nejhodnotnější pozemky podatele zapsané na LV 10001 pro k. ú. Vidice u Kutné Hory se nachází přímo v trase koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, a to přibližně v ploše 20 ha tvořených zejména půdou II. třídy ochrany. Likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce Vidice naprosto nepřijatelné.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námítkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námítkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zastavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zastavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřipustný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezení krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se

v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území podatele. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území podatele se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např. protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nespĺňuje požadavky „Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: „Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné..

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavby s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasazeným pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela

nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je přitom nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Nejrozsáhlejší a nejhodnotnější pozemky podatele zapsané na LV 10001 pro k. ú. Vidice u Kutné Hory se nachází přímo v trase koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, a to v oblasti pramenišť potoka Švadlenka v okolí malé umělé vodní nádrže, která je rovněž ve vlastnictví obce (parc. č. 514/1), a je situována přímo v trase VRT. Přímé dotčení trasou VRT se týká přibližně rozlohy 20 ha tvořených zejména půdou II. třídy ochrany. Další desítky hektarů obecních pozemků jsou situovány v těsné blízkosti trasy VRT. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce Vidice naprosto nepřijatelné. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

I další obecní pozemky a stavby v k. ú. Vidice u Kutné Hory, v k. ú. Roztěž a v k. ú. Tuchotice (viz výše), které jsou situovány mimo koridor VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních

samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V náleží sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV. ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymežováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové**

omezení kvality života v obcích. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Celé území podatele by přítomností VRT ztratilo dosavadní klidný ráz a nebude již tak atraktivní jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska trvalého bydlení. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je

klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Vymezení VRT na území podatele se dostává do střetu s platným územním plánem obce a dlouhodobými záměry rozvoje území obce (podrobněji viz samostatné námitky). Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námitka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel

je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními

otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová částí odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 AZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro

územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT

nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námítek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námitka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítka k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítka).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) „*vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) „*Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) „*Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz*“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké

rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojku VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“* platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) *„aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“*

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) *„Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“* neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) *„Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozuje, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozuje. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) *„Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.“*, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká *„územně plánovací dokumentace“*, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a*

PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): „9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“ dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodnění záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: „(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě tratí“).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námítky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů“.* Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) *„Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.“*, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovin, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vyzarování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají

skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) *„Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“* Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlížely a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).“* Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude

právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námitka č. 25 – Střet s biokoridorem na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vymezený biokoridor.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do biokoridoru procházejícího územím podatele (Regionální biokoridor RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka).

d) Odůvodnění námitky

V 9 AZÚR SK je koridor VRT vymezen tak, že přímo prochází biokoridorem nacházejícím se na území podatele, viz příložený obrázek. Biokoridor je vymezen rovněž v podatelově územním plánu.



Obrázek č. 2 - Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s biokoridorem na území podatele

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je biokoridorem „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

K tomuto biokoridoru je VVURÚ zcela bezohledné. K podstatě střetu toliko obecně uvádí, že „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9 AZÚR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“.

Z výše přiloženého obrázku vyplývá, že koridor VRT v místě střetu zahrnuje de facto celou plochu biokoridoru. Funkce biokoridoru tak bude potlačena. Z dokumentu „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006 Sb.,ve znění pozdějších předpisů 3 VLIVY NA PŘÍRODU(FAUNA, FLORA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST) A KRAJINU“ je přitom zřejmé, že alternativní vedení koridoru VRT nezasahující předmětný biokoridor by oproti návrhu 9 AZÚR SK představovalo toliko nepatrnou odchylku. Tuto reálnou alternativu 9 AZÚR SK ani VVURÚ zcela neproporcionálně nevypořádávají.

Střet trasy VRT s regionálním biokoridorem RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy, avšak návrh 9 AZÚR SK

z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Biokoridor je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká biokoridoru vymezeného na jeho území.

Námitka č. 26 – Střet s významným krajinným prvkem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází vodní tok, potok Švadlenka, která je levostranným přítokem řeky Vrchlice, která na východní straně lemuje hranici území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

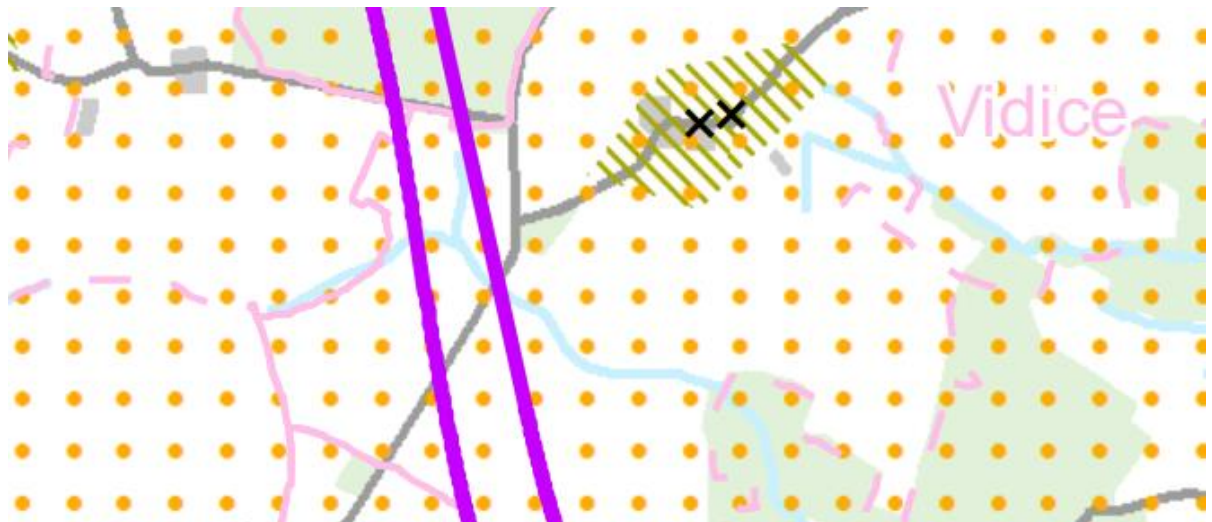
c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodního toku jako významného krajinného prvku nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námitky

Územím podatele prochází potok Švadlenka, která je levostranným přítokem řeky Vrchlice, která na východní straně lemuje území podatele.

Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor pro vedení trati VRT vodním tokem Švadlenka prochází, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Švadlenka

Koryto potoka obklopené půdou tvořící součást zemědělského půdního fondu nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru celého území podatele.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu je 9 AZÚR SK vůči ochraně vodního toku Švadlenka i jej obklopující půdě tvořící součást zemědělského půdního fondu zcela bezohledný. Z dokumentu „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák.č.183/2006 Sb.,ve znění pozdějších předpisů 2 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY*“ je zřejmé, že pořizovateli se při přípravě 9 AZÚR SK nabízelo vést koridor VRT alternativní trasou západně, zcela mimo koryto vodního toku Švadlenka. Přemostění potoka navrhované ve VVURÚ je pro území podatele, jeho pohledové uplatnění i kvalitu životního prostředí výrazně více zatěžující. Pořizovatel však vůči ochraně tohoto významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

V okolí potoka Švadlenka přímo v trase VRT nebo v její těsné blízkosti se taktéž nacházejí četné studánky a malá umělá vodní nádrž ve vlastnictví obce (parc. č. 514/1), které by byly realizací VRT zlikvidovány, což nebylo rovněž zohledněno.

Střet trasy VRT s prameništěm a potokem Švadlenka identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Prameniště, potok Švadlenka, malá umělá vodní nádrž, a okolní studánky jsou přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel rovněž namítá, že potok Švadlenka napájí vodní nádrž Vrchlice, který představuje pro podatele zdroj pitné vody, čímž je tento zdroj ohrožen (viz níže).

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodního toku Švadlenka a vodní nádrže Vrchlice.

Námitka č. 27 – Střet s vodní nádrží Vrchlice

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do vodních toků napájejících vodní nádrž Vrchlice jako zdroje pitné vody.

d) Odůvodnění námítky

Podatel namítá, že potok Švadlenka, říčka Vrchlice a další vodní toky přímo zasažené koridorem VRT, napájí vodní nádrž Vrchlice, která představuje pro podatele zdroj pitné vody. Vodní nádrž Vrchlice se sice nalézá cca 2 km od trasy koridoru VRT, avšak skrze přímé dotčení prameniště Švadlenky a všech podstatných přítoků včetně říčky Vrchlice, je koridorem VRT dotčena i tato vodní nádrž. Vodní nádrž Vrchlice je vodárenská nádrž na říčce Vrchlici, sloužící především jako zdroj pitné a užitkové vody pro Kutnohorsko a Čáslavsko. V SEA byl střet s vodní nádrží Vrchlice identifikován pouze z hlediska krajinného rázu, avšak ve skutečnosti je tato nádrž realizací VRT ohrožena i jako zdroj pitné vody, zejména zasažením vodních toků, které ji napájí, jako je říčka Vrchlice, potok Švadlenka, Košický potok, Chlístovický potok, Opatovický potok a další. Přímý střet VRT s prakticky všemi vodními toky, napájejícími vodní nádrž Vrchlice byl v SEA identifikován jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky, především již nebyl identifikován z toho vyplývající dopad VRT na vodní nádrž Vrchlice jako zdroj pitné vody pro Kutnohorsko a Čáslavsko, včetně podatele. Podle názoru podatele není možné, aby koridor VRT zasáhl navrženým způsobem napájecí toky tak významného zdroje pitné vody, jako je vodní nádrž Vrchlice.

Námítka č. 28 – Střet s hlavním vodovodním řádem

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro kolizi s hlavním vodovodním řádem pro obec podatele a další obce.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT dle 9 AZÚR SK je v kolizi s hlavním vodovodním řádem pro obec podatele a další obce, a naruší tak zásobování vodou na území podatele. Tento územní střet není v návrhu 9

AZÚR SK identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn ani kompenzován. Podatel touto námitkou brojí proti vymezení a realizaci VRT v kolizi s vodovodem zásobujícím jeho území.

Námitka č. 29 – Střet se záplavovým územím

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým prochází koridor VRT vymezený v Í AZÚR SK.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v části střeávající se se záplavovým územím.

d) Odůvodnění námítky

V platném územním plánu podatele jsou na výkresu „Záplavová území M 1 : 10 000“ vymezena zátopová území. Dle ustanovení § 66 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů, jsou záplavová území taková území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Výstavbu v záplavových územích pak ustanovení § 67 vodního zákona značným způsobem omezuje. Zátopová území se dle ustanovení § 127 odst. 16 vodního zákona považují za záplavová území.

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK na území podatele zátopovým územím prochází. V 9 AZÚR SK se uvádí, že „Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera)“. Tento závěr je dle podatele zcela neodůvodněný a nepatřičný.

Ve VVURÚ se možná rizika spojená s vedením VRT skrze záplavová území řádně nevyhodnocují. Dokument toliko ukládá „minimalizovat vlivy na odtokové poměry“. Konkrétní vyhodnocení rizik však zde nalézt nelze. Za této je vedení VRT skrze záplavové území zcela nevhodné. Pro absenci řádného odůvodnění tohoto vymezení nelze vyhodnotit jeho soulad s obecnými cíli a úkoly územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona.

Ochrana záplavového území, resp. místních odtokových poměrů, je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se střetává se záplavovým územím na území podatele.

Námitka č. 30 – Ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro ohrožení chráněného památného stromu, Lípy malolisté.

d) Odůvodnění námitky

V blízkosti vymezení koridoru VRT na území podatele, cca 850 m od koridoru se nachází chráněný památný strom Lípa malolistá (pozemek parc. č. 728/1 v obci Vidice, katastrálním území Vidice u Kutné Hory, zapsán na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná hora. Ohrožení tohoto památného stromu koridorem VRT potvrzuje i VVURÚ. Strom je chráněn s účinností již od 1. ledna 1990. Památný strom může být následným vedením VRT dle 9 AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnost při stavbě atp.) ohrožen, resp. poškozován.

9 AZÚR SK ani VVURÚ tyto možné vlivy dostatečně nevyhodnocují. Památný strom je přitom neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto pro nedostatečné vyhodnocení vlivů VRT na chráněný památný strom nacházející se na jeho území brojí proti 9 AZÚR SK v celém rozsahu.

Námitka č. 31 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9 AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypovídá rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námítkou brojí proti 9 AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námítka č. 32 – Střet s biocentrem na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele, na kterém se nachází biocentrum LBC 3.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do biocentra LBC 3 nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V územním plánu podatele je vymezeno biocentrum LBC 3 zahrnující oblast kolem vodního toku Švadlenka. Výkres „*Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů 3 VLVY NA PŘÍRODU (FAUNA, FLORA, BIOLOGICKÁ*

ROZMANITOST) A KRAJINU“, VVURÚ i 9 AZÚR SK a jejich přílohy vliv vymezení VRT na toto biocentrum ignorují.

Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Oblastí biocentra vymezeného v podatelově územním plánu prochází koridor VRT vymezený v 9 AZUR SK. VVURÚ je k tomuto biocentru zcela bezohledné. K podstatě možných střetů s biocentrem toliko obecně uvádí, že „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9 AZUR SK obecně popisuje, že „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“.

Ochrana biocentra je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Vzhledem k míře dotčení biocentra bude jeho funkce realizací VRT ve vymezeném koridoru neproporcionálně zcela potlačena. Podatel proto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká předmětného biocentra.

Námitka č. 33 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obci Lány, v jejíž bezprostřední blízkosti je VRT plánována, budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZÚR SK je popsána již výše v námitce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby podatele identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel v souvislosti s hlukovou zátěží rovněž namítá, že v rámci VRT má být na jeho území realizován tunel, který bude produkovat hluk při vjezdu a výjezdu, což musí být rovněž zohledněno při hodnocení hlukové zátěže.

Podatel touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a proti vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námitka č. 34 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Část území podatele, na které se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT prochází na území podatele přes pozemky zemědělského půdního fondu, a to s vysoce chráněnými půdami I. a II. třídy ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. Zásadami ochrany zemědělského půdního

fondy dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanů. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9 AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, a to především na nehodnotnějších půdách I. a II. třídy ochrany. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní zábory a poškození zemědělského půdního fondu na území obce jsou pro obec zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Námítka č. 35 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele s kulturními památkami.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (viz níže), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak žádná z nich nebyla identifikována v SEA a ani jakkoli zohledněna při návrhu 9 AZÚR SK.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 13836/2-3528 (venkovská usedlost); rejst. č. ÚSKP 34063/2-1208 (kostel sv. Mikuláše), rejst. č. ÚSKP 15212/2-1211 (Masarykův most); rejst. č. ÚSKP 23756/2-3529 (výklenková kaplička P. Marie), rejst. č. ÚSKP 17737/2-1209 (zámek Roztěž), rejst. č. ÚSKP 37425/2-1210 (býv. lázně s kaplí P. Marie Pomocné); vše na území obce Vidice a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní poklidný krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by již nebylo tak atraktivní jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska trvalého bydlení, a jako celek by bylo nevratně poškozeno.

Námítka č. 36 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

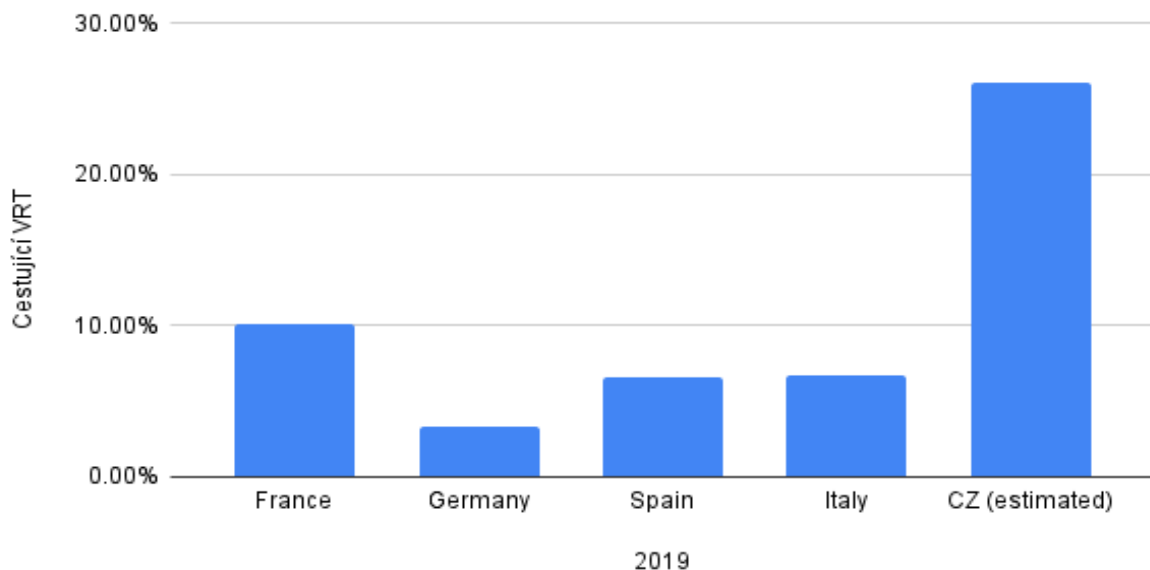
Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námitka č. 37 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námitky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: „*Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného sutkového stavu.

Námítka č. 38 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 39 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v

ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;

- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 40 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do práva na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k tomu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se

k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního

zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Vidice na zasedání dne 27. 4. 2022 usnesením č. 3/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Vidice
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

- Podatel: **Obec Zbýšov**
IČO: 00236659
se sídlem Zbýšov 30, 285 65 Zbýšov
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687
- Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námítkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námítky. Při této činnosti podatel není pořizovatel ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se *„územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“.* (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír,

SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář.* 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.*

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 1; součástí pozemku je stavba
st. 5/1; součástí pozemku je stavba
st. 5/2; součástí pozemku je stavba
st. 6/1; součástí pozemku je stavba
st. 6/2; součástí pozemku je stavba
st. 29; součástí pozemku je stavba
st. 35; součástí pozemku je stavba
st. 51; součástí pozemku je stavba
st. 99; součástí pozemku je stavba
st. 227; součástí pozemku je stavba
st. 233; součástí pozemku je stavba
st. 234; součástí pozemku je stavba
st. 236; součástí pozemku je stavba
st. 237; součástí pozemku je stavba
st. 238; součástí pozemku je stavba
st. 239; součástí pozemku je stavba
st. 240; součástí pozemku je stavba
st. 241; součástí pozemku je stavba
st. 242; součástí pozemku je stavba
st. 243; součástí pozemku je stavba
st. 244; součástí pozemku je stavba
st. 245; součástí pozemku je stavba
st. 246; součástí pozemku je stavba
st. 247; součástí pozemku je stavba
st. 248; součástí pozemku je stavba
st. 249; součástí pozemku je stavba
st. 250; součástí pozemku je stavba
st. 251; součástí pozemku je stavba
st. 252; součástí pozemku je stavba
st. 253; součástí pozemku je stavba
st. 254; součástí pozemku je stavba
st. 255; součástí pozemku je stavba
st. 256; součástí pozemku je stavba
st. 257; součástí pozemku je stavba

st. 258; součástí pozemku je stavba
st. 259; součástí pozemku je stavba
st. 268/5
st. 371
st. 372
st. 399; součástí pozemku je stavba
st. 400; součástí pozemku je stavba
st. 406; součástí pozemku je stavba
4/13
4/24
4/32
4/33
6/3
10/1
10/2
10/3
10/4
10/5
10/6
11/2
11/3
11/4
11/5
11/6
12/1
12/12
12/14
12/21
12/34
12/36
12/37
12/38
12/39
12/41
12/51
12/52
12/53
19/1
20/2
20/9
21/1
21/4
21/5
21/6
21/7
21/8

21/9
22
23/27
23/28
23/51
23/53
25/1
25/2
29/7
29/8
29/9
30/4
35/13
35/14
35/15
38/6
38/7
48/4
48/20
48/41
48/47
49/2
49/3
53/12
53/13
53/15
53/16
53/24
56/2
56/6
60/1
60/2
61/1
65/1
65/2
67
69/1
71/3
72/2
72/3
77/2
80/1
80/13
82/2
95/1
95/5

95/6
95/7
96/12
102/1
102/2
102/13
102/22
102/27
102/28
102/29
102/30
117/7
117/19
118/1
118/12
118/17
125/3
126/2
135/2
135/6
135/7
148
149/1
149/2
149/3
152/1
153/2
154
156/1
158/2
163/1
163/2
163/3
163/14

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Zbýšov v Čechách, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Březí u Šebestěnic. Jedná se o následující pozemky:

st. 67; součástí pozemku je stavba
43
94
146/1
204
205/1

206/1
207
217/1
217/3
252/2
252/3
252/6
303
306/2
352
364/4
364/5
365
366
367
446
448
449/1
471/10
471/12
471/13
474/1
474/2
475/1
475/2
475/4
475/5
475/7
515/3
515/4
515/12
515/13
515/17
517
534/1
534/2
535
538/1
538/3
538/4
555/2
555/3
555/6
555/8
555/19
555/20

555/22
555/23
630
633/5
634/2
634/3
654/2
654/12
665/7
665/11
788
789
792/1
943/5
973/4
973/25
973/28
973/34
973/35
980/7
980/11
980/13
980/19
980/23
1015/1
1015/2
1015/3
1015/4
1015/7
1016/1
1016/2
1016/3
1016/4
1016/5
1016/6
1016/7
1016/10
1016/11
1017/1
1017/2
1019/1
1019/2
1019/3
1020
1021
1022

1023
1024
1026
1028
1029
1032
1033
1034/1
1035
1036
1037
1040
1042
1043/1
1043/2
1043/3
1044
1045
1046/1
1046/2
1047/1
1048
1053
1055/1
1055/2
1058/5
1058/8
1058/9
1058/12
1058/13
1058/14
1059
1060
1063
1064
1070
1082
1084
1086
1087
1101, a dále

stavbu bez čp / č. ev., objekt občanské vybavenosti, na pozemku p. č. st. 66
to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Březí u Šebestěnic, zapsáno na LV 10001
u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva
podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Chlum u Zbýšova. Jedná se o následující pozemky:

st. 21/2; součástí pozemku je stavba

st. 38; součástí pozemku je stavba

st. 46; součástí pozemku je stavba

st. 54; součástí pozemku je stavba

39/1

55/2

371/1

371/2

371/5

371/6

375/2

382/1

386/1

506

507

517

534

535

541

579

661

688

704

705

731

742

747

748

749

750

751

752

753

754

756

757

758

760

761

762

763

765

766

767

769
772
773
776
781
804

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Chlum u Zbýšova, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Damírov. Jedná se o následující pozemky:

st. 20; součástí pozemku je stavba

st. 22; součástí pozemku je stavba

st. 41; součástí pozemku je stavba

st. 63; součástí pozemku je stavba

16

25

60/2

60/4

60/7

60/8

66/6

115/2

116

118/2

124/6

124/37

157/1

163

187/18

187/19

253/3

255/1

255/5

255/6

267/2

267/77

272

283/1

283/3

283/4

283/5

283/6

283/7

283/8

283/12

283/17
284/2
284/3
284/6
285
287/1
287/2
288/2
288/3
290
291
293/1
294
295
296
297
300
301
304
305
306
307
309

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Damírov, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Klucké Chvalovice. Jedná se o následující pozemky:

st. 85; součástí pozemku je stavba
st. 96; součástí pozemku je stavba
st. 110; součástí pozemku je stavba
st. 111; součástí pozemku je stavba
st. 117
st. 120; součástí pozemku je stavba
st. 159
st. 173
45/2
187/1
189/1
190
357/1
493/3
494
518/2
518/3

519/6
519/8
1134/1
1134/3
1134/4
1134/6
1134/11
1135
1136/1
1137/1
1138
1146/1
1147/1
1154/1
1157/2
1157/4
1157/7
1166/1
1167/1
1171/2
1250
1256
1258
1259
1260
1261
1262
1266
1268
1284
1285
1286
1300
1313
1323
1327
1333
1345
1351
1355/2
1366
1371
1372/2
1375
1378
1380

1382
1384
1388
1408
1416
1420
1423
1431
1433
1442
1443
1444
1449
1454
1464
1472
1473
1474
1482
1491
1496
1499
1504
1505
1518
1522
1526
1535
1545
1547
1548
1557
1568
1570
1571

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Klucké Chvalovice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Krchlebská Lhota. Jedná se o následující pozemky:
st. 46

st. 48; součástí pozemku je stavba

40/1
59/1
59/2
59/3

59/4
59/5
149/3
149/4
153/1
155
173/3
173/5
175/7
177/4
213/5
214/1
214/7
214/9
214/22
215/1
215/2
215/3
215/5
215/6
215/7
215/9
215/11
218/2
219
220
266/2
266/3
266/5
266/6
266/8
266/11
268/7
280/1
296/2
296/9
296/12
296/13
347
348
350/1
351/1
351/2
352/8
352/10
352/11

352/12
352/16
352/17
353/2
361
377/1
377/4
377/6
377/7
377/9
377/12
378
379
380/1
380/2
380/3
382
384
386
387
389/1
389/2
390
395
396/1
396/3
397
398

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Krchlebská Lhota, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURŮ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Opatovice u Zbýšova. Jedná se o následující pozemky:

st. 58; součástí pozemku je stavba

34
38/1
38/2
40/3
58/9
74/3
74/7
74/9
74/14
74/16
75/1

75/2
75/3
78/1
78/8
78/21
94
95
96
97
98
99/5
103/2
103/7
103/13
103/15
118/3
194/4
309/2
335/2
335/3
369/1
369/4
370
377/6
382/7
382/8
382/10
383/1
402/2
407/2
407/3
407/5
407/6
420/1
420/2
420/3
420/4
420/6
420/13
420/14
420/24
420/26
426/2
428
430
431

433/1
433/2
435
439
440/4
440/6
441/1
443/1
445
447/3
448
449/1
449/2
449/3
451
452
454
463/7
465
467
468

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Opatovice u Zbýšova, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Zbudovice. Jedná se o následující pozemky:

24/2
30
43/1
45/2
160
161
168/11
190/3
217/1
217/3
218
220/1
224/4
255/1
255/2
267
272/1
272/2
273/1
273/2

274
308
309
310
347/2
359/1
360/1
360/2
360/6
360/7
360/8
370
377
379/2
379/4
380
382
386
388
389/1
390
391
392
394
395
397
398
399/1
400
401
409
416

to vše v obci Zbýšov, katastrálním území Zbudovice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

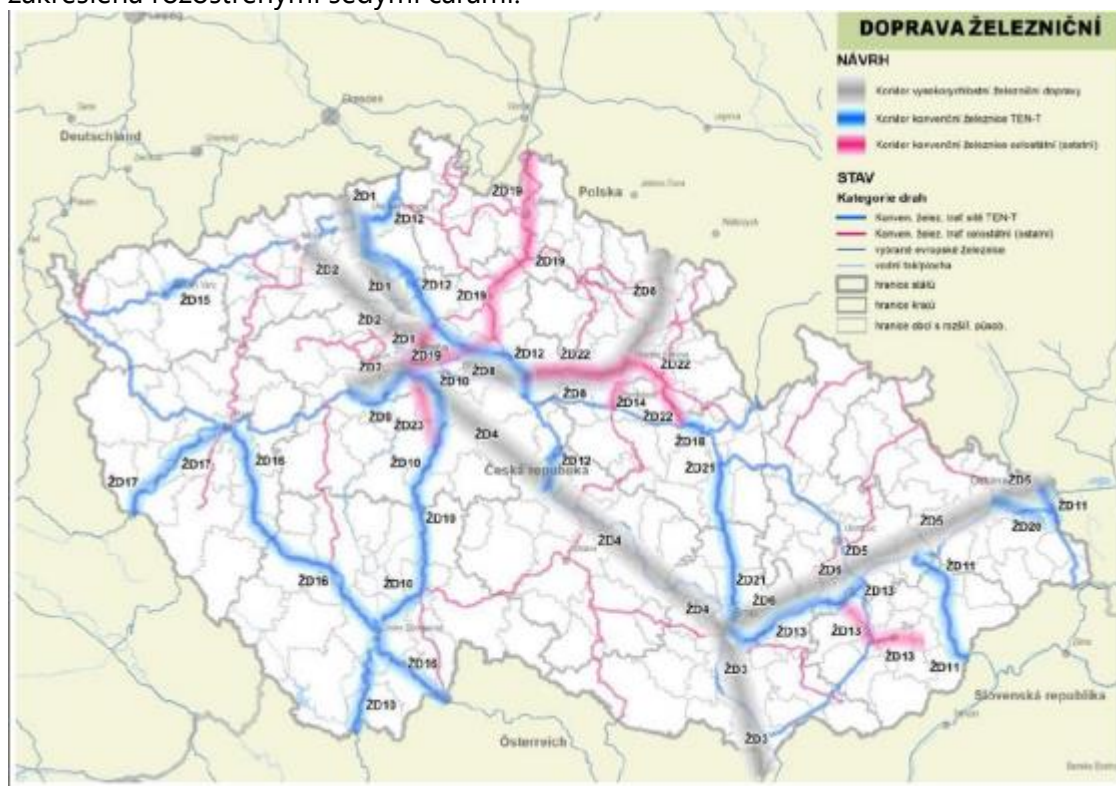
d) Odůvodnění námítky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trat' VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“*. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námitkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřizené nástroje*

územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že *„smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“.*

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“.* Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) *Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“)* měl *Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“)* a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech *Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymežit v územním plánování. Žádáno je o:*

- a) zaslání podkladů, které *Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;*
- b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem *Středočeský kraj tuto variantu vymežil v územním plánování;*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F>, je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

- a) zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);
- b) zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT *Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;*
- c) zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad *Středočeského kraje.*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

- 1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*
- 3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že

Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námítka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení

- v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).
- 2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.
 - 3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).
 - 4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).
 - 5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).
 - 6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.
 - 7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“
 - 8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).
 - 9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec

nebyla ministerstvem ani jiným stáním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nynějších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělní Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno - Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadateli požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“*.

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřipadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny

zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípis příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně

ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřezkoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*”

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit.

„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“ (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“*

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii

proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezení VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se

posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR,

respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nesplňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).“* Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): *„(...) **Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR*

nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „**Předpokládají se zábery půdního fondu, fragmentace krajiny, naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.**“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...)**“.

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřípadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly*

identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:

- zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)
- střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)
- u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že „Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc**. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda)**. **Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imise, hlukem apod.).** To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...) Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry**“. Obdobně popsal salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že „o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního

rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřipustný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy).

Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námitkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): „Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) *„odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,*
- b) *odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,*
- c) *co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,*
- d) *odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- e) *při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a*

- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.* Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“.*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl vykazovat jakýkoli sebeprosspěšnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažen tělesem trati VRT a nikoli celé šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance záboru půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, naspů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozní činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje naprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž

naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsál, že „z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest a od hospodářského střediska. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a jak budou případné nové komunikace široké, přičemž pro efektivní obsluhu je zapotřebí šíře min. 5 metrů. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námítkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Trasa koridoru VRT není v návrhu aktualizace zpracována variantně. Dle názoru podatele je u takového významného zásahu do území, jako je trasa VRT variantní zpracování nutnosti. Je určité celospolečenskou nutností zvážit jaké řešení, má nejmenší negativní dopady na obyvatelstvo a životní prostředí.

Podatel proto touto námítkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších enviromentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str.

20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- *snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
- *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
- *umístění trati do zářezu;*
- *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřipustná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námítka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvrzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou realizací VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově špatně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF, a nejsou řešeny řádné kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest a od hospodářského střediska. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a jak budou případné nové komunikace široké, přičemž pro efektivní obsluhu je zapotřebí šíře min. 5 metrů. Realizace VRT nadto naruší travivody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Realizací VRT budou občané obce Zbýšov odříznuti od lesů a krajiny jižně od obce, což po všech stránkách nevratně znehodnotí kvalitu života obci a hodnotu nemovitostí.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřijatelně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že „využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“ je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky

realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanoveny odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Realizací VRT budou občané obce Zbýšov odříznuti od lesů a krajiny jižně od obce, což po všech stránkách nevratně znehodnotí kvalitu života obci a hodnotu nemovitostí.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURÚ „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území Zbýšova. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé

likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice". Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována". Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území Zbýšova se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty." Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nespĺňuje požadavky „*Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nespĺňuje požadavky „*Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“*

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajících z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pomínuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezením koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi, a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými,

byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměrování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanoveny odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky podatele v k. ú. Chlum u Zbýšova, k. ú. Damírov, k. ú. Krchlebská Lhota, k. ú. Opatovice u Zbýšova se částečně nachází přímo v trase VRT, a to zejména na půdě I., II. a III. třídy ochrany, tj. nejcennější půdy v majetku obce, a rovněž na lesních pozemcích. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce naprosto nepřijatelné. Zemědělský půdní fond, ochrana funkcí lesa a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Další rozsáhlé obecní pozemky a stavby situované v k. ú. Zbýšov v Čechách, k. ú. Březí u Šebestěnic, k. ú. Chlum u Zbýšova, k. ú. Damírov, k. ú. Klucké Chvalovice, k. ú. Krchlebská Lhota, k. ú. Zbudovice, k. ú. Opatovice u Zbýšova, které nejsou přímo v trase VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Realizací VRT budou občané obce Zbýšov odříznuti od lesů a krajiny jižně od obce, což po všech stránkách nevratně znehodnotí kvalitu života obci a hodnotu nemovitostí.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné. Dojde zejména k omezení možností rozvoje zástavby obce a dojde k výraznému utlumení cestovního ruchu.

d) Odůvodnění námitky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy** (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV. ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námitky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pomínuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vyzarováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpení vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé

nemovitostí kompenzování a jak. Podatel např. postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel rovněž namítá, že na jeho území vzniknou realizací VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově špatně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF, a nejsou řešeny řádné kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Realizací VRT budou občané obce Zbýšov odříznuti od lesů a krajiny jižně od obce, což po všech stránkách nevratně znehodnotí kvalitu života obci a hodnotu nemovitostí. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námítka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny

prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová část odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Podatel rovněž postrádá konkrétní návrhy kompenzací za masivní záborů zemědělské půdy, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel např. postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření (viz též námitka neprovedení testu proporcionality).

Námitka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájmem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájmem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) „Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) „Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) „(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) „Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci

nadmístního systému železniční dopravy.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec

Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušná námítka).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“* platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojkou VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“* neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR

koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) „Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) „Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“ neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy

participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela

jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvzení, že (cit.) *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“*, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvzení, že (cit.) *„navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu“*, mimoděk dokládá, že nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvzení, že (cit.) *„koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“* je v příkrém rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) „*Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.*“, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“.

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.*“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je

to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Zdejší tvrzení na str. 13 odůvodnění o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „*Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje*“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území

podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie

proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): „9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“ dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: „(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati“).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací

úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námítky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námítky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“. Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou

podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní

koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) *„Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“* Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlídky a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): *„Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území).“* Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní

rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námitka č. 25 – Střet s vodním tokem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým procházejí vodní toky Krchlebský potok a Chlumský potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do vodních toků Krchlebský potok a Chlumský potok jako významných krajinných prvků nacházejících se na území podatele.

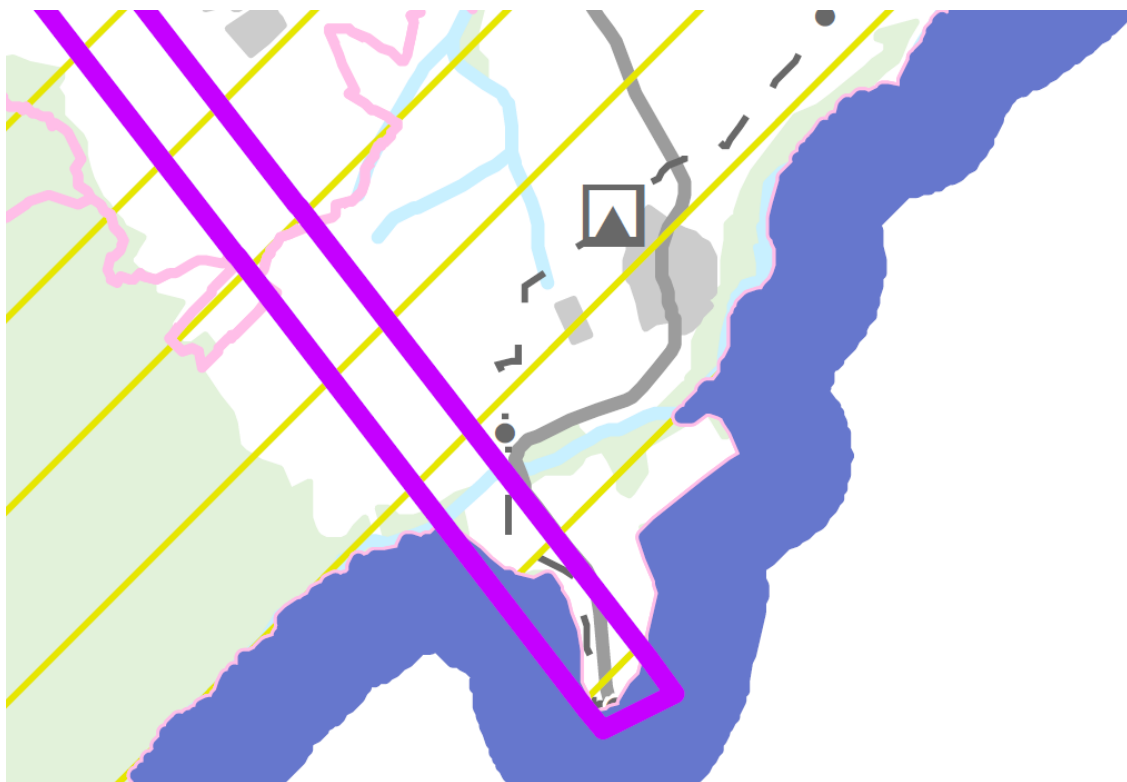
d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Krchlebský potok. Ten prochází lesy nacházejícími se na západním území podatele. Koryto Krchlebského potoka nabízí spolu s okolní krajinou široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru tohoto území podatele. Dále se na území podatele nachází Chlumský potok. Ten prochází jihozápadní částí území podatele. I koryto Chlumského potoka nabízí zejm. v obci Chlum u Zbýšova spolu s okolní krajinou (Chlumským rybníkem a zříceninou Hradu Chlum) široké pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru tohoto území podatele.

Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor VRT Krchlebským potokem i Chlumským potokem prochází a tyto přetíná, viz následující obrázky:



Obrázek č. 2 - Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Krchlebský potok.



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Chlumský potok.

Podstatná část Krchlebského potoku a jeho celá část dotčená VRT se nachází v biokoridoru LBK 41 (Krchlebský potok). Část dotčené části koryta Chlumského potoku je součástí lokálního biokoridoru LBK 51 (Chlumský potok) a část nadregionálního biocentra NRBC 20 (Chraňbožský les). Chlumským potokem je dále napájen rybník nacházející se pod zříceninou Hradu Chlum, jenž je kulturní památkou České republiky. V důsledku vymezení VRT v 9. AZÚR SK dojde k narušení obou potoků i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči Krchlebskému potoku i Chlumskému potoku jako významným krajinným prvkům zcela neproporcionální.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně vodních toků Krchlebský potok a Chlumský potok i je obklopující krajiny zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže dva uvedené potoky nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na ně.

Střet trasy VRT s Krchlebským a Chlumským potokem identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Krchlebský a Chlumský potok jsou přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do Krchlebského potoku a Chlumského potoku a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodních toků Krchlebský potok a Chlumský potok.

Námitka č. 26 – Střet s lesy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí lesy a Chraňbožský les.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

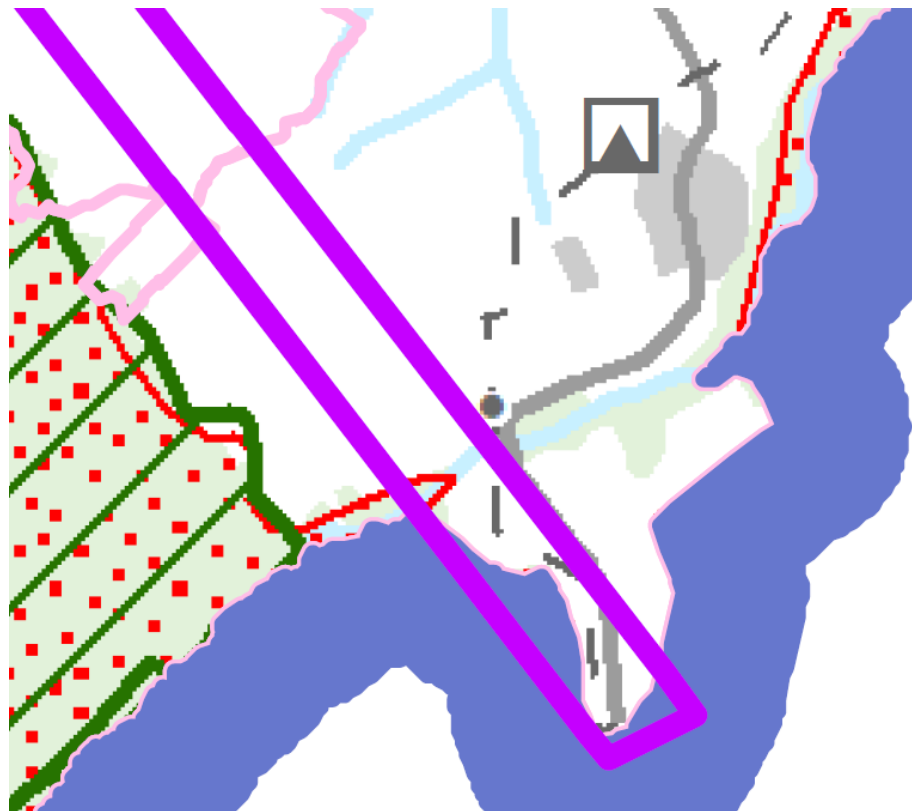
c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do lesů nacházejících se na území podatele a Chraňbožského lesa jako významných krajinných prvků.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT dle vymezení v 9. AZÚR SK prochází lesy nacházejícími se na jihu obcí Damírov, Krchlebská Lhota a Zbýšov. V těchto lesích se nachází vyšší počet biokoridorů a biocenter a protéká jimi Krchlebský potok.

Koridor VRT dle vymezení v 9. AZÚR SK dále prochází východní částí Chraňbožského lesa, který je nadregionálním biocentrem NRBC 20. Les obklopuje Chlumský potok na jihu podatelova území. Dle 9. AZÚR SK koridor pro vedení trati VRT těsně přiléhá k Chraňbožskému lesu, viz přiložený obrázek.



Obrázek č. 5 – Výřez z grafické přílohy 9. AZUR SK znázorňující vedení koridoru VRT u Chraňbožského lesa

Les je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „**Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu 9. AZÚR SK navrhuje vedení VRT přímo skrze lesy nacházející se na území podatele a v bezprostřední blízkosti Chraňbožského lesa a skrze jeho jižní část, což bude mít významné negativní vlivy (hluk, vibrace, změna odtokových poměrů v území, snížení prostupnosti terénu atp.) na lesy jako soubor vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny. Pořizovatel vůči ochraně popsaných významných krajinných prvků postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Ochrana lesa je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na lesy nacházející se na území podatele a Chraňbožský les a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká lesů nacházejících se na území podatele a Chraňbožského lesa.

Námítka č. 27 – Střet s biokoridory

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterých se nacházejí biokoridory LBK 40 Na Oltářce, LBK 41 Krchlebský potok, LBK 43 V kolébce a LBK 51 Chlumský potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do biokoridorů LBK 40 Na Oltářce, LBK 41 Krchlebský potok, LBK 43 V kolébce a LBK 51 Chlumský potok nacházejících se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

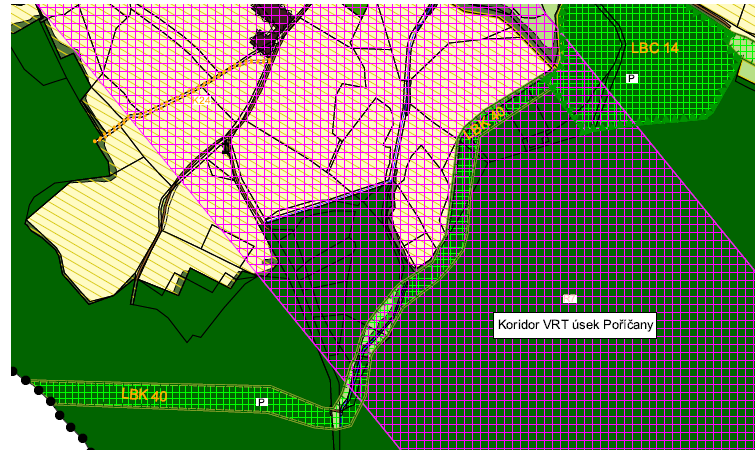
V územním plánu podatele je vymezen biokoridor LBK 40 Na Oltářce, který navazuje na lokální biocentrum LBC 14 a dále na biokoridory LBK 46 a LBK 36. Dále je v územním plánu podatele vymezen biokoridor LBK 41, kterým prochází Krchlebský potok a který navazuje na lokální biocentrum LBC 16 a na další biokoridory LBK 44 a LBK 46. Dále je v územním plánu podatele vymezen biokoridor LBK 43 V kolébce. V neposlední řadě je v územním plánu podatele vymezen biokoridor LBK 51, který navazuje na nadregionální biocentrum NRBC 20 (Chraňbožský les), lokální biokoridor LBK 50 a lokální biocentrum LBC 22.

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je biokoridorem: „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter sít“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

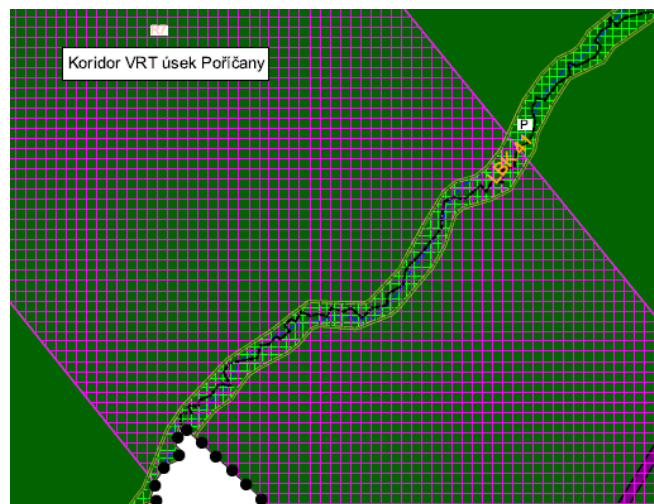
9. AZÚR SK uvedené biokoridory vůbec nebere v úvahu, nijak se jim nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na tyto biokoridory, ačkoli je přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jejich funkcí a účelu. 9. AZÚR SK akorát obecně popisuje, že: „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9. AZÚR SK obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“. Na území podatele je přitom vedení VRT navrženo skrze hned čtyři významné biokoridory, které území podatele spojují s územími ostatních obcí a významnými krajinnými prvky (např.

Chraňbožským lesem či ostatními lesy); VRT pak tyto biokoridory kolmo přetíná (v případě LBK 43 V Kolébce VRT zabírá jeho značnou plochu), čímž dojde k naprostému znemožnění jejich funkcí a účelu.

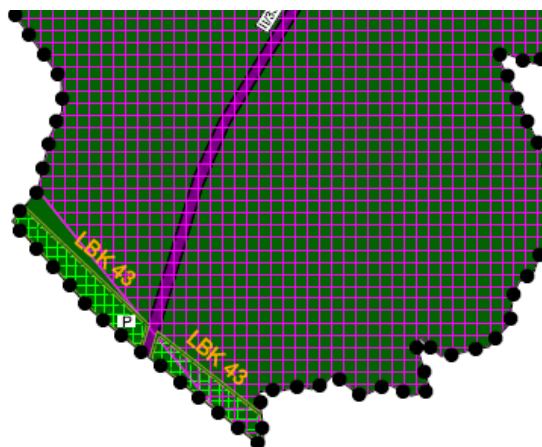
Střety uvedených biokoridorů a VRT jsou znázorněny v územním plánu podatele viz následující obrázky:



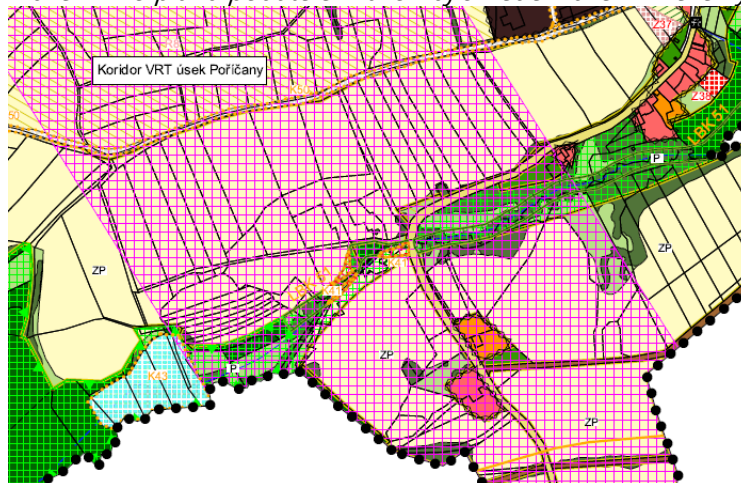
Obrázek č. 7: Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení územní rezervy VRT přes LBK 40.



Obrázek č. 8: Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení územní rezervy VRT přes LBK 41.



Obrázek č. 9: Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení územní rezervy VRT přes LBK 43.



Obrázek č. 9: Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení územní rezervy VRT přes LBK 51.

Oblastmi biokoridorů prochází koridor VRT vymezený v 9. AZÚR SK, tak jak jsou střety znázorněny na přiložených obrázcích. VVURÚ je k těmto biokoridorům zcela bezohledné, kdy se k těmto biokoridorům vůbec nevěnuje a nevyhodnocuje dopady vedení VRT skrze tyto biokoridory.

Vzhledem k zalesnění dotčených biokoridorů, či napojení na Chraňbožský les v případě biokoridoru LBK 51 bude jejich funkce jakoukoli variantou vymezení VRT značně potlačena.

Ochrana biokoridorů je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedené biokoridory a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká těchto biokoridorů.

Námitka č. 28 – Zásah do biocenter

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází lokální biocentrum LBC 14 U Damírova.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

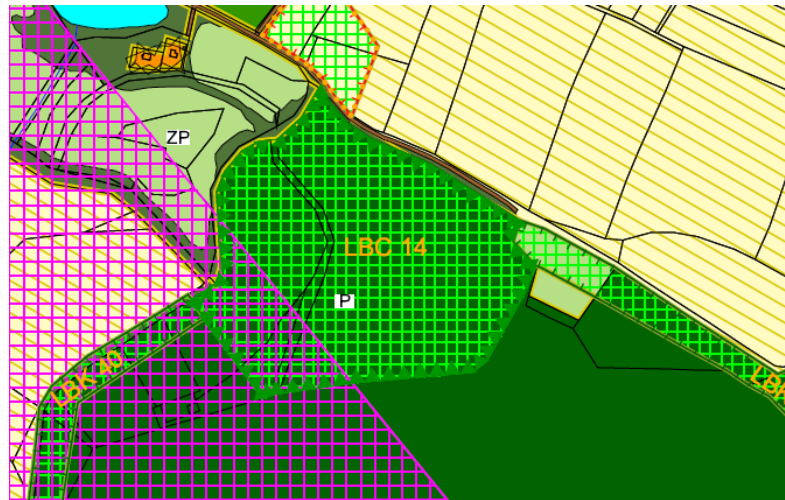
c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do lokálního biocentra LBC 14 U Damírova a nadregionálního biocentra NRBC 20 Chraňbožský les.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT prochází biocentrem LBC 14 U Damírova, které představuje komplex jehličnatých až smíšených lesů na jižní straně obce Damírov. Koridor VRT dále prochází nadregionálním biocentrem NRBC 20 Chraňbožský les. K popisu Chraňbožského lesa viz předchozí námítka č. 13.

Biocentrum je dle ustanovení § 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny biotopem nebo souborem biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému. 9. AZÚR SK se uvedenými biocentry však nijak nezabývá a nijak nevyhodnocuje vlivy vedení VRT zmíněnými biocentry. Střet je zanesen v územním plánu podatele viz následující obrázek:



Obrázek č. 10: Výřez z územního plánu podatele znázorňující vedení územní rezervy přes část biocentra LBC 14.

Ke střetu koridoru VRT a Chraňbožského lesa viz předchozí obrázek č. 5.

9. AZÚR SK uvedená biocentra vůbec nebere v úvahu, nijak se jim nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na tato biocentra, ačkoli jimi prochází, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkcí a účelu. 9. AZÚR SK pouze obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES...”

Z výše přiloženého obrázku vyplývá, že koridor VRT v místě střetu s biocentrem LBC 14 zahrnuje téměř čtvrtinu biocentra. Funkce biocentra tak bude potlačena a biocentrum zanikne, a to nikoli pouze z důvodu jeho záboru pro stavbu a následný provoz VRT, ale i z důvodu jevů tyto skutečnosti doprovázejících (hluk, vibrace a další související zněčištění, změny v odtokovém režimu území, snížení prostupnosti terénu atp.). To se uplatní i v případě biocentra Chraňbožského lesa.

Ochrana biocenter je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedená biocentra a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká těchto biocenter.

Námitka č. 29 – Ohrožení ochranného pásma přírodní rezervace

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází ochranné pásmo přírodní rezervace Velká a malá Olšina.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

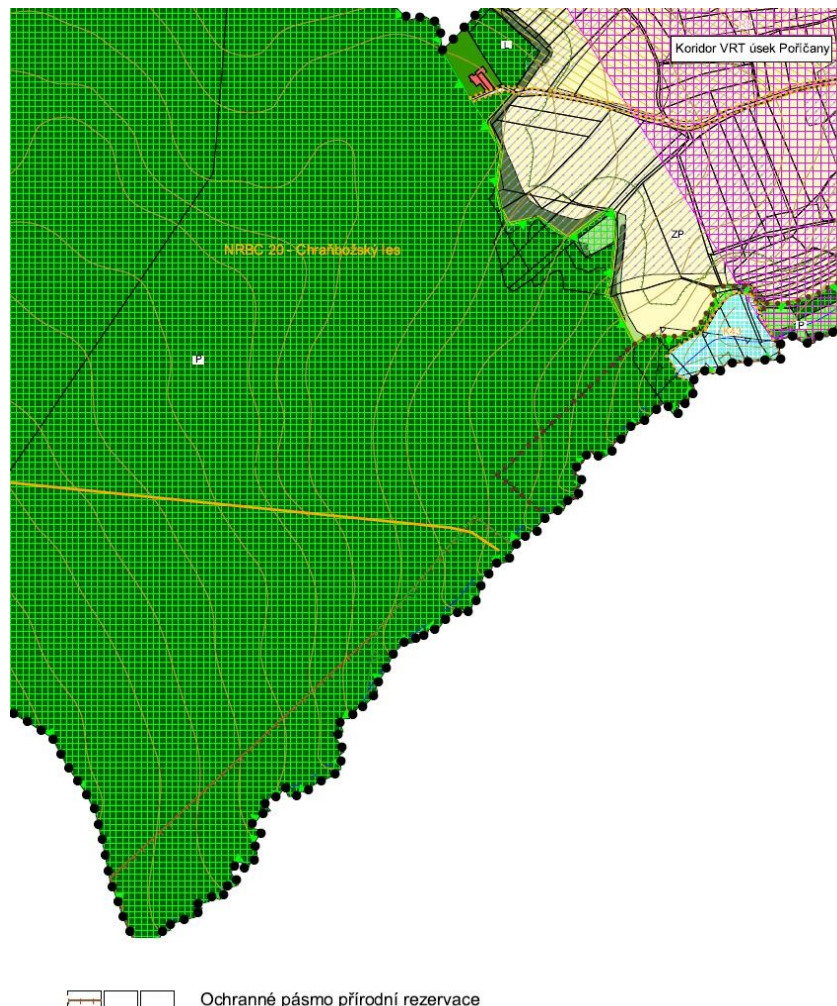
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do ochranného pásma přírodní rezervace Velká a malá Olšina.

d) Odůvodnění námitky

V jižní části Chraňbožského lesa se nachází ochranné pásmo přírodní rezervace Velká a malá Olšina. Tato rezervace je vyhlášena pro ochranu přírodě blízkých jasanovo-olšových lužních lesů svazu *Alnion incanae* a bohaté populace bledule jarní. Rezervace je tak významná, že její ochranné pásmo několikrát převyšuje rozsah zákonného ochranného pásma a přesahuje i na území podatele. Plánovaná VRT se od této přírodní rezervace nachází cca 650 m, od ochranného pásma pak v desítkách až stovkách metrů viz následující obrázek:



Obrázek č. 11: Výřez územního plánu podatele zobrazující ochranné pásmo přírodní rezervace Velká a malá Olšina vč. legendy.

9. AZÚR SK uvádí v přehledu dotčených přírodních rezervací přírodní rezervaci Velká a malá Olšina, nijak se však dále nevyjadřuje k dopadům výstavby a následného provozu VRT na tuto rezervaci či její ochranné pásmo a nehodnotí je. Dopady jsou však z povahy VRT zcela zřetelné, kdy přírodní rezervace bude ohrožena znečištěním pocházejícím z VRT (hluk, vibrace, možné ovlivnění vodních toků v důsledků střetu s Chlumským potokem a funkcí lesů), kdy takové skutečnosti s nejvyšší pravděpodobností povedou k zániku účelu ochrany území jako přírodní rezervace, a tedy k zániku chráněných jedinečných přírodních kultur. 9. AZÚR SK jsou tak zcela bezohledné k přírodní rezervaci Velká a malá Olšina a jejímu ochrannému pásmu, kdy se těmto blíže nevěnují a nevyhodnocují dopady vedení VRT v těsné blízkosti ochranného pásma významné přírodní rezervace Velká a malá Olšina.

Ochrana přírodní rezervace je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na ochranné pásmo přírodní rezervace Velká a malá Olšina a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který má dopady na toto ochranné pásmo.

Námítka č. 30 – Zásah do krajinného rázu území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu celého území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V západní části území podatele, kudy má vést koridor VRT, se nachází komplex lesů. V jižní části se pak nachází Chraňbožský les jakožto nadregionální biocentrum. Skrze tyto lesy protékají Krchlebský potok a Chlumský potok. V obci Chlum u Zbýšova se pak nachází zřícenina Hradu Chlum, jež je kulturní památkou zapsanou na seznamu kulturních památek České republiky (rejst. číslo ÚSKP 34910/2-1011). Pod zříceninou se nachází rybník. Pro obyvatele podatele nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití, vč. turistického ruchu. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vymezení uvedených ploch jako koridor VRT či umístění koridoru do bezprostřední blízkosti uvedených ploch proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v daných lokalitách. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9. AZÚR SK bezohledné a neproporcionální, když dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsal, že: „z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námitky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce. Realizací VRT budou občané obce Zbýšov odříznuti od lesů a krajiny jižně od obce, což po všech stránkách nevratně znehodnotí kvalitu života obci a hodnotu nemovitostí.

Podatel touto námitkou brojí proti vymezení koridoru VRT skrze lesy nacházející se na území podatele, v blízkosti Chraňbožského lesa a přes jeho jižní část a v blízkosti zříceniny Hradu Chlum a rybníku nacházejícím se pod zříceninou pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochranu krajinného rázu v dotčených lokalitách.

Námitka č. 31 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Části území podatele, na kterých se nachází území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro možné ovlivnění území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie, které se nachází na území podatele. V této kategorii území je nadpoloviční až stoprocentní pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále se koridor VRT nachází v blízkosti (255 m) území s archeologickými nálezy I. kategorie V této kategorii území je pozitivně prokázán a dále bezpečně předpokládán výskyt archeologických nálezů.



Obrázek č. 12: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie v Damírově.



Obrázek č. 13: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy I. kategorie v Chlumu u Zbýšova.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9. AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 32 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území, na kterém se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v jižní části území podatele prochází pozemky zemědělského půdního fondu, a to zejména na vysoce chráněných půdách I. a II. třídy ochrany, ale též na půdách dalších tříd ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že: *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy likvidační důsledky.

9. AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanům. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9. AZUR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č.j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že: *„z § 53 stavebního zákona*

vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, především nejhodnotnější půdy I. a II. třídy ochrany, ale též dalších tříd ochrany. Zemědělského půdního fondu, ochrana lesa a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu na území obce je pro podatele zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest a od hospodářského střediska. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadejzdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a jak budou případné nové komunikace široké, přičemž pro efektivní obsluhu je zapotřebí šíře min. 5 metrů. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námítka č. 33 – Střet se zástavbou v obci Damírov a Chlum u Zbýšova

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele, zejm. obec Damírov a obec Chlum u Zbýšova.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřený zábor obce Damírov a nepřiměřené dopady vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Chlum u Zbyšova.

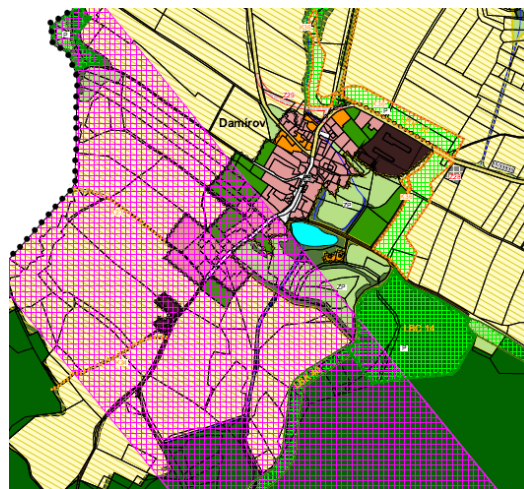
d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v západní části území podatele prochází v těsné blízkosti obce Damírov, viz následující obrázek:



Obrázek č. 14: Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Damírov.

Dle územního plánu podatele zasahuje územní rezerva pro VRT do poloviny obce Damírov:



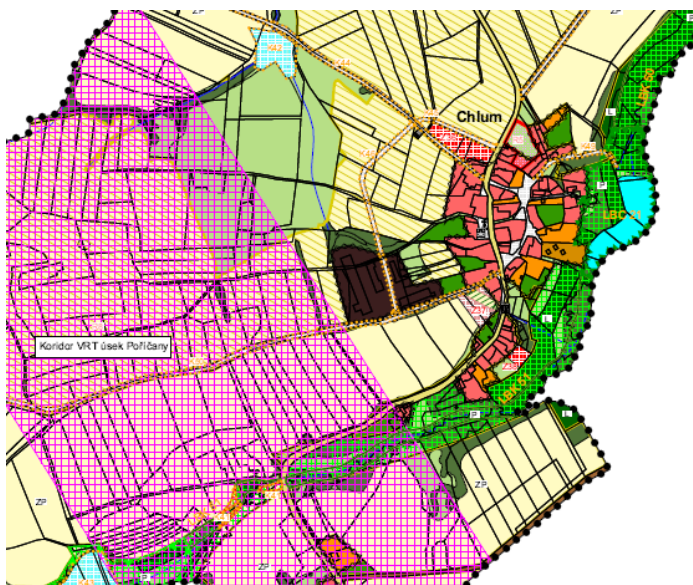
Obrázek č. 15: Výřez územního plánu podatele zobrazující zásah územní rezervy VRT do obce Damírov.

Koridor VRT je v jižní části území podatele navržen v bezprostřední blízkosti obce Chlum u Zbýšova:



Obrázek č. 16: Výřez územního plánu podatele znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obce Chlum u Zbýšova.

Dle územního plánu podatele je územní rezerva pro VRT vedena v těsné blízkosti obce Chlum u Zbýšova:



Obrázek č. 17: Výřez územního plánu podatele zobrazující vedení územní rezervy VRT v bezprostřední blízkosti obce Chlum u Zbýšova.

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako základní lidská práva.

Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Vymezení koridoru VRT přímo na hranici obytné zástavby obce Damírov je vzhledem k této obci a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK stanovuje jako opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Blíže však nejsou tato opatření v 9. AZÚR SK nijak specifikována. Podatel si nedovede představit, jak mohou být taková opatření ve vztahu k obci Damírov a jejím obyvatelům realizována, aby vymezení koridoru na hranici obce Damírov nebylo pro ni a její obyvatelstvo likvidační. Výstavbou a následným provozem VRT s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování tamějšího obyvatelstva, kdy obyvatelé obce nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti, celkovému vylidnění oblasti, a nakonec k zániku obce.

Obdobné vlivy bude mít VRT na obec Chlum u Zbýšova, kdy její obyvatelé budou nuceni žít v přímém vlivu výstavby a provozu VRT, což bude mít významné negativní důsledky na jejich základní lidská práva (život, zdraví a vlastnictví) či ekonomické aktivity. I v tomto případě lze předpokládat významné vylidnění oblasti a utlumení života a v uvedené obci.

9. AZÚR SK je tak zcela nepřiměřená k zájmům obyvatelů podatele, a to zejména obyvatelům obcí Damírov a Chlum u Zbýšova, kdy tato sice uvádí, že VRT bude mít dopad na nižší desítky objektů v obci Damírov (nikoli však v obci Chlum u Zbýšova), neuvádí však již žádná opatření k řešení dané situace (dopadům VRT na život a zdraví obyvatel zasažených obcí), kompenzace obyvatelům podatele za znehodnocení jejich vlastnictví (snížení hodnoty či vyvlastnění nemovitostí) či opatření k předejití utlumení ekonomické činnosti či vylidnění území podatele.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel podatele (zejm. v obci Damírov a Chlum u Zbýšova) jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel, návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a dále vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námitka č. 34 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. pak v k. ú. Damírov, k. ú. Chlum u Zbýšova, k. ú. Zbýšov v Čechách

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZUR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele.

d) Odůvodnění námitky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obci Damírov, přes jejíž část je VRT plánována, a v obci Chlum u Zbýšova, v jehož bezprostřední blízkosti je VRT plánována, budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZUR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZUR SK je popsána již výše v námitce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby na území podatele (v k. ú. Damírov, k. ú. Chlum u Zbýšova, k. ú. Zbýšov v Čechách) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZUR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZUR SK ohledně zhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a zejm. na obce Damírov a Chlum u Zbýšova a vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námitka č. 35 – Střet s VTL Plynovody (koridor jimi částečně prochází)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, kterým procházejí VTL Plynovody.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

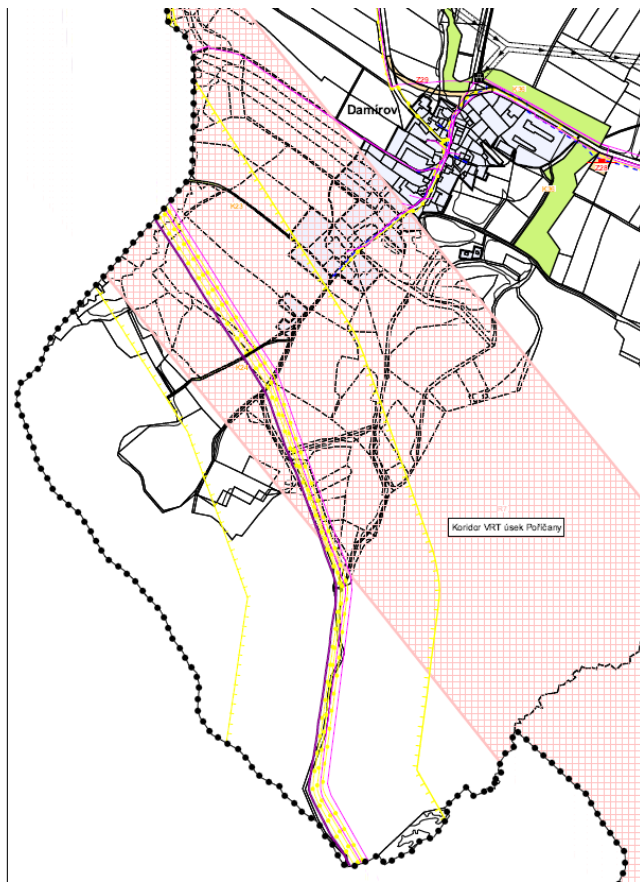
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

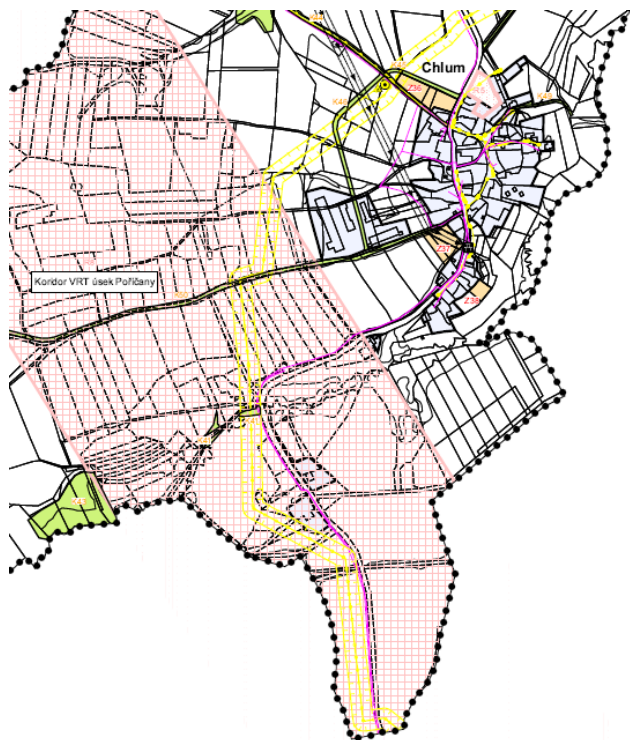
Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodů o vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází tři plynovody o vysokém tlaku nad 40 barů vedené v souběhu a další jeden plynovod o vysokém tlaku, které jsou ve střetu s vymezením koridoru VRT viz následující obrázky:



Obrázek č. 18: Výřez územního plánu podatele znázorňující vedení tří VTL plynovodů a jejich střet s VRT.



Obrázek č. 19: Výřez územního plánu podatele znázorňující vedení VTL plynovodu a jeho střet s VRT.

Ochranné pásmo těchto plynovodu činí 4 m na každou stranu od osy potrubí bezpečnostní pásmo 200 m. Koridor VRT vymezený v 9. AZÚR SK umístěné plynovody kříží.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení bezpečnosti provozu umístěných plynovodů. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Nejbližší domy měly popraskané zdi a výplně oken, ale nikdo nebyl zraněn. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 36 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9. AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypořádává rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námítkou brojí proti 9. AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námítka č. 37 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele s kulturními památkami.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (viz níže), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak žádná z nich nebyla identifikována v SEA a ani jakkoli zohledněna při návrhu 9 AZÚR SK.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 19784/2-3538 (kostel Narození sv. Jana Křtitele); rejst. č. ÚSKP 34910/2-1011 (hrad Chlum); rejst. č. ÚSKP 106384 (hlavní obytný objekt bývalého hospodářského dvora a stavba); rejst. č. ÚSKP 17046/2-3539 (venkovská usedlost s kovárnou); rejst. č. ÚSKP 31232/2-3543 (venkovská usedlost); rejst. č. ÚSKP 29407/2-3542 (venkovská usedlost); rejst. č. ÚSKP 17579/2-3540 (venkovská usedlost); rejst. č. ÚSKP 100454 (venkovský dům); rejst. č. ÚSKP 24132/2-980 (socha sv. Jana Nepomuckého); vše na území podatele a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Námítka č. 38 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová

vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

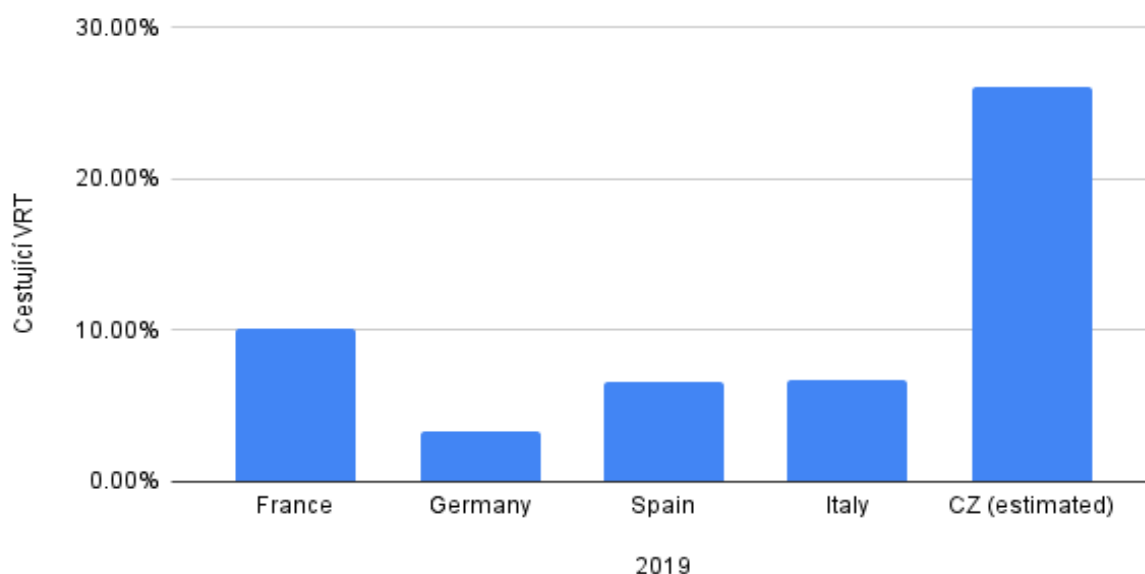
Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům

cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



Námítka č. 39 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkrácené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkrácení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 40 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 41 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky

VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky

územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.”;

- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.”;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.”;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.”;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.”;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 42 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námítka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námítkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před

energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Zbýšov na zasedání dne 26. 4. 2022 usnesením č. 48/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Zbýšov
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 81
15000 Praha

ID DS: keebyyf

Datovou schránkou

V Praze dne 18. 5. 2022

Podatel: **Obec Černíny**
IČO: 00236039
se sídlem Černíny 44, 284 01 Kutná Hora
právně zastoupen: Doucha Šikola advokáti s.r.o., se sídlem Mezibranská 7,
110 00 Praha, IČO: 04442687

Pořizovatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Zborovská 11, 15021 Praha

**Námítky vůči návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a
Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na
udržitelný rozvoj území
dle ust. § 52 odst. 2 stavebního zákona
dle veřejné vyhlášky ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK**

I. Procesní stav

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 vět druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 24. března 2022, č. j. 035585/2022/KUSK oznámil veřejné projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „9. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících (dále též zkráceně „koridor VRT“). Veřejné projednání se má konat dne 11. května 2022. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 9. AZÚR SK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. **do 18. května 2022** včetně.

Podatel, jako dotčená obec podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námitky proti 9. AZÚR SK a VVURÚ.

Koridor VRT vymezený dle 9 AZÚR SK významným způsobem zasahuje do území podatele, který s jeho vymezením nesouhlasí, neboť je považuje za nesprávné a nezákonné. Podatel současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 9 AZÚR SK (jak popisuje v níže uvedených námitkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Podatel je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patřící do Středočeského kraje, dotčená 9 AZÚR SK a VVURÚ, je podatel oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námitky. Při této činnosti podatel není pořizovateli ze svého postavení nijak podřízen, což garantuje zakotvení postavení obcí a krajů na ústavní a zákonné úrovni. K tomu srov. doktrína, dle které se „územním a personálním „propojením“ (území obce je současně územím kraje, občané obce jsou současně občany kraje) na postavení obce jakožto samostatné veřejnoprávní korporace (čl. 101 odst. 3) nic nemění: obci je zachována právní samostatnost ve věcech obecní samosprávy a v těchto věcech není obec kraji nikterak podřízena (právní předpisy kraje – obecně závazné vyhlášky a nařízení – jsou ovšem závazné i na území obcí, která jsou v uvedeném smyslu „součástí“ kraje), čímž není vyloučena dobrovolná kooperace a koordinace (podle § 14 odst. 4 KZř při výkonu samostatné působnosti kraj spolupracuje s obcemi, nesmí však přitom zasahovat do jejich samostatné působnosti)“. (MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan. Čl. 100 [Právo na samosprávu]. In: SLÁDEČEK, Vladimír, MIKULE, Vladimír, SUCHÁNEK, Radovan, SYLLOVÁ, Jindřiška. *Ústava České republiky. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, s. 1186.).

Právo podatele na aktivní účast procesu přípravy zásad územního rozvoje vyplývá nejenom ze zákona, ale přímo z ústavních základů České republiky, k tomu srov. např. Ústavní soud, např. v nálezu sp. zn. I.ÚS 178/15, ze dne 8. listopadu 2018. Zde popsal, že „*Do samostatné působnosti územně samosprávných celků patří na základě zvláštních zákonů též schvalování územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán či regulační plán). Tato dokumentace v zásadě představuje společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí [nálezy sp. zn. III. ÚS 1669/11 ze dne 7. 5. 2013 (N 76/69 SbNU 291) a sp. zn. I. ÚS 655/17 ze dne 9. 11. 2017]. (...) Současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování. (...) Hierarchické pojetí jednotlivých nástrojů územního plánování představuje kolizní pravidlo, v němž se promítá neexistence hierarchických právních vztahů mezi obcemi a kraji a zároveň fakticita vztahů k regulovanému území: obce a kraje v rámci své samostatné působnosti řeší záležitosti, které jsou v zájmu toho kterého samosprávného celku, tedy z právního hlediska oddělené, avšak fakticky působící na stejné jedince a stejné území (s výjimkou problematiky vojenských újezdů, jejichž územní plánování však není pro posouzení věci podstatné). (...) Odpovědnost obecní samosprávy za rozvoj vlastního území a zároveň i její ochrana před zásahy ze strany samosprávy krajské je pak zajištěna na věcné i procesní úrovni: zákazem stanovit v zásadách územního rozvoje podrobnosti, které obsahově náleží územnímu či regulačnímu plánu (§ 36 odst. 3 stavebního zákona), účastí obcí v řízení o zásadách územního rozvoje, kde mohou uplatňovat své námítky (§ 39 odst. 1, 2 stavebního zákona) a oprávněním obce podat návrh na zrušení opatření obecné povahy vydaného krajem (§ 101a odst. 2 soudního řádu správního)“.*

Z právní úpravy vyplývá, že „*pokud je určitá osoba oprávněna podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje, je oprávněna tak učinit vůči jakékoli jeho části, nikoli pouze proti takové části, kterou by byla přímo dotčena (např. obec je oprávněna podat námítku i proti vymezení ploch a koridorů, které se nenacházejí na jejím území), námítky mohou být věcného i procesního charakteru“ (ROZTOČIL, Aleš. § 39. In: POTĚŠIL, Lukáš, ROZTOČIL, Aleš, HRŮŠOVÁ, Klára, LACHMANN, Martin. *Stavební zákon - komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.). Obdobně potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. září 2009.*

Podatel shrnuje, že vzhledem ke svému právnímu postavení jako dotčený územně samosprávný celek je oprávněn podat námítky proti 9 AZÚR SK a VVURÚ v celém jejich rozsahu. Tímto podáním podatel níže uvedené námítky uplatňuje.

II. Dotčení práv podatele

Koridor VRT vymezený v 9 AZÚR SK prochází skrze území podatele. Dotčení jeho práv potvrzuje samotný návrh 9 AZÚR SK v části 3. odst. 4., resp. návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění dle 9 AZÚR SK, a to v části 7.1.

Podatel je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů. Vymezení koridoru VRT rozvoj území i zájmy podatelových občanů značným způsobem ovlivňuje, resp. podstatně narušuje.

Současně podatel vlastní na svém území pozemky parc. č.:

st. 49; součástí pozemku je stavba
st. 55; součástí pozemku je stavba
st. 194; součástí pozemku je stavba
st. 216; součástí pozemku je stavba
st. 263; součástí pozemku je stavba
st. 286; součástí pozemku je stavba
26/3
67/1
294/17
311/1
356
358/1
358/4
358/13
358/16
358/22
358/24
358/29
387/14
414/2
448/6
453/7
458/5
533
534/1
534/2
535/4
535/5
542/1
542/3
543/1
544/1
547/2
552

553
558/1
560/1
560/2
607
617
619/2
620
621
622
623
626
632
635/2
636/1
638
646
656
661
676
677
693
701
702
711
712
714
727
732
746
750
768
769
770
773
776
783
790
801
802
807
809
810
814
816
819/1

821

829/1

834

835

839

to vše v obci Černíny, katastrálním území Černíny, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Bahno. Jedná se o následující pozemky:

st. 11; součástí pozemku je stavba

st. 67/3

st. 78; součástí pozemku je stavba

st. 139

st. 140; součástí pozemku je stavba

1

49/2

62/3

67/2

640/1

640/5

640/6

640/8

640/10

640/14

642/1

642/3

642/4

642/9

654/2

693/2

766

769

770

784

785

786

788

789

790

791

792

793

794

800

801

802
805
816
817
818
819/2
825
826
827
851
853
854
855
858
859
860
863
864
865
866
867
868
869
870
898
919
923
927
971
973
987
992
993
997
1013
1021
1028
1032
1052
1056
1057
1058
1068
1069
1070
1071

1077
1084
1085
1086
1087
1109
1122
1124
1128
1129
1130
1131
1132
1136
1137
1140
1142
1144
1145
1146
1147
1148
1149
1150
1151
1152
1154
1156
1157
1158
1159
1160
1161
1162
1163
1164
1165
1166
1167
1168
1169
1170
1171
1172
1173
1174

- 1175
- 1176
- 1177
- 1178
- 1179
- 1180
- 1181
- 1182
- 1183
- 1184/4
- 1185
- 1186
- 1187
- 1188
- 1189
- 1190
- 1206

to vše v obci Černíny, katastrálním území Bahno, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Hetlín. Jedná se o následující pozemky:
st. 29; součástí pozemku je stavba

- 2/9
- 6/1
- 6/4
- 9
- 10
- 11
- 47/1
- 55/4
- 56/1
- 56/2
- 56/3
- 58/1
- 58/23
- 59/1
- 59/2
- 62/1
- 119/17
- 121/1
- 242/1
- 242/2
- 242/3
- 249/4
- 250/1

250/2
250/3
251/3
261/2
263/1
263/2
263/3
267/3
272
279/1
279/2
281
284/1
284/2
284/3
318
350
352
353
356
413
432
449
454
455
456
458
459
461
471
488
489
495
500

to vše v obci Černíny, katastrálním území Hetlín, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Předbořice. Jedná se o následující pozemky:
st. 13/2; součástí pozemku je stavba

21
191/10
193/1
193/4
194/2
271/7

271/15
420/1
420/5
420/7
426/2
435/1
448/3
453
477
501
504
512
515
518
519
524
526
532
539
540
548
550
554
562
567
568
570
574
576
580
581
582
585
586
587
589
590
591
592
593
596
599
600
601
611
620

621
622
623
625
626
628
629
630
633
636
637
638
649
656
663
664
670
675
681
684
698
703
729
730
739
745
761
762
763
764
765
766
767
769
770

to vše v obci Černíny, katastrálním území Předbořice, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 ÁZUR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

Dále je podatel vlastníkem pozemků v k.ú. Zdeslavice u Černín. Jedná se o následující pozemky:

st. 35; součástí pozemku je stavba

st. 41; součástí pozemku je stavba

st. 42; součástí pozemku je stavba

9/4

468/1

468/2
473/1
473/4
473/8
481
483
484
485
486
491
494
497
498
499
501
507
508
509
514
518
519
520
521
523
535
539
548
552
563
571
572
573
581
589
596
597
599
603
611
612
613
614
620
624
629
632

633
635
637
639
640
641
648
649
650
651
654
658
661
662
663
671
679

to vše v obci Černín, katastrálním území Zdeslavice u Černín, zapsáno na LV 10001 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrálního pracoviště Kutná Hora. Práva podatele k vlastněným pozemkům jsou návrhem 9 AZÚR SK a VVURÚ rovněž dotčena.

III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v 9. AZÚR SK. Podatelovo území je návrhem 9 AZÚR SK včetně VVURÚ dotčeno v celém rozsahu.

IV. Námitky

Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 9. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

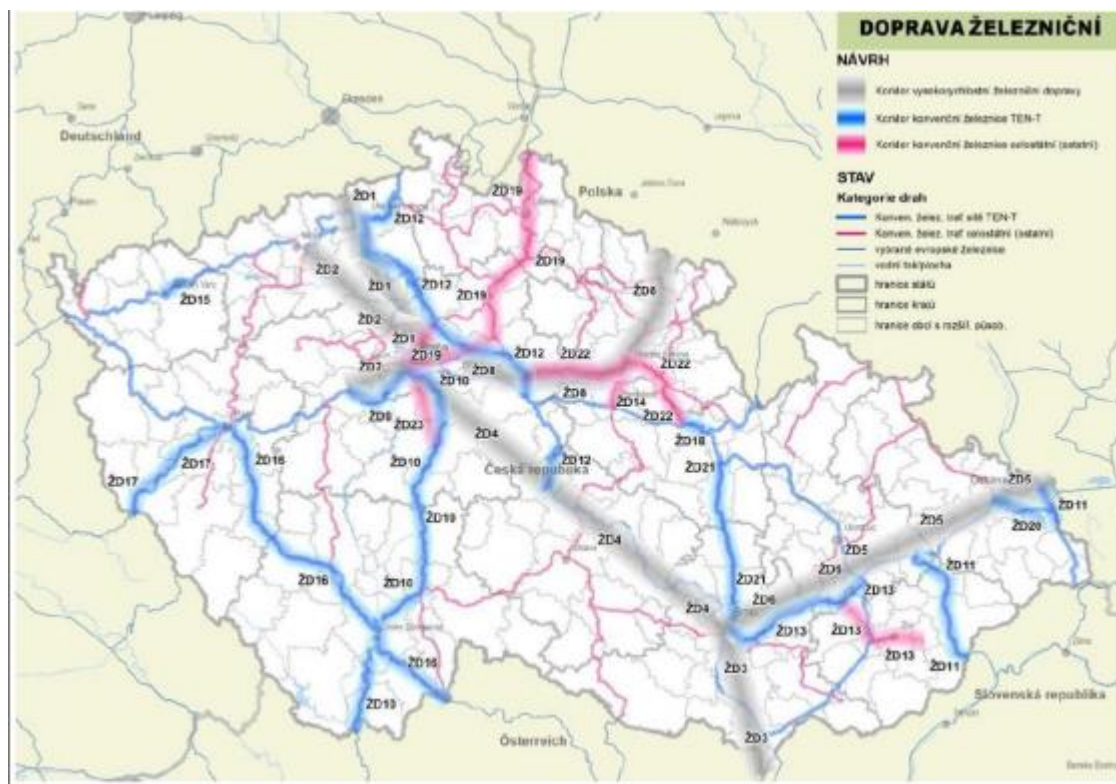
d) Odůvodnění námítky

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trat' VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 9 AZÚR SK vůbec nereflektuje, resp. obchází (viz bod 1.2 návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK). ÚRP má fungovat jako mezistupeň mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. *„vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“*. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, *„která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“*. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán trasy VRT schematicky znázorňuje jako spojnici Brna a Prahy. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatel jej pro ilustraci přikládá k těmto námítkám. Trasa VRT je zde zakreslena rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

Dle údajů v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je VRT součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 9 AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 9 AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie. Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřizené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřizené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona.*“

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 9 AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů**. Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnančně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že *„smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.*

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj.

VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 9 AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jednal *ultra vires*, když překročil své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

S ohledem na zákonné zavedení ÚRP tedy má být trasa VRT postupně vymezena nejprve v ÚRP a až následně v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Vynecháním celorepublikového územně plánovacího nástroje ÚRP dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT jako celku (viz dále), a dochází rovněž k obcházení

procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim náležela v zákonem předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně soudního přezkumu opatření obecné povahy (viz níže).

Podatel touto námitkou namítá nezákonnost 9 AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námitka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že 9 AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice uvádí: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno“*.

Vzhledem k úseku RS 5 Praha – Wrocław uvádí tento úkol pro územní plánování: *„Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“*. Podklady pro vymezení tohoto úseku mělo připravit Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považuje podatel za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona.

Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatele dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne **17. února 2022** (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) *Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“)* měl *Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“)* a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech *Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymezit v územním plánování. Žádáno je o:*

a) *zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;*

b) *o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymezil v územním plánování;*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...) Dle studie proveditelnosti VRT pro úsek Praha – Brno – Břeclav schválené Ministerstvem dopravy, dostupné online na webových stránkách Správy železnic, viz:

<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2E> je preferovanou variantou trasy VRT pro tento úsek varianta SK4-320. Žádáno je o informaci:

a) *zda tato varianta představuje výběr varianty vymezení koridoru VRT dle zadání PÚR ČR, jak je popsáno výše v bodu 3);*

b) *zda a popř. jak tuto variantu umístění koridoru VRT Středočeský kraj zohlednil v ZÚR SK nebo jejich aktualizaci;*

c) *zda tato studie proveditelnosti představuje územně plánovací podklad Středočeského kraje.*

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout“.

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel ke dni 17. února 2022 nedisponoval informací o tom, zda Ministerstvo dopravy vybralo konkrétní variantu vymezení VRT ani podklady pro toto vymezení. Nemohl jimi tedy disponovat a vycházet z nich ani při přípravě návrhu 9 AZÚR SK vypracovaného v říjnu 2021, tedy o 4 měsíce dříve. Pro přípravu 9 AZÚR SK dokonce nebyla územně plánovacím podkladem ani studie proveditelnosti zveřejněná na webu Správy železnic.

Při přípravě návrhu 9 AZÚR SK tedy pořizovatel postupoval v rozporu s Politikou územního rozvoje, resp. jejími odstavci č. 83d a 83h, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle *Politiky územního rozvoje* mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

Dne 13. 10. 2021 požádalo právní zastoupení podatele Ministerstvo dopravy mj. o následující informace:

1) *Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

2) *Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.*

3) *Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).*

Dne 26. 10. 2021 odpovědělo Ministerstvo dopravy pod č. j. MD-32016/2021-072/3, sp. zn. MD/32016/2021/072, následovně (viz příloha č. 02):

„K prvním třem bodům lze souhrnně uvést, že Územní rozvojový plán má plně v kompetenci Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které zajišťuje jeho pořizování. V prvním Územním rozvojovém plánu ČR budou ukotveny pouze ty záměry, které jsou již schváleny v Zásadách územního rozvoje krajů (dále jen „ZÚR“). Bude se jednat o koridory navrhované v platných ZÚR, které jsou vymezeny více jak jeden rok. Podklady se mohou předat jako „územně analytické podklady“, ale naše ministerstvo, ani další instituce rezortu dopravy, nemají za povinnost data o liniových stavbách za celé území ČR zajišťovat. Územní rozvojový plán ČR, včetně koridorů rychlého spojení, tak musí vycházet pouze z platných ZÚR. Koridory rychlých spojení budou řešeny až v aktualizaci č. 1 územního rozvojového plánu ČR, jehož pořizování nemá Ministerstvo dopravy v kompetenci. Do té doby budou nové koridory pro rychlá spojení (vysokorychlostní tratě) vymezovány v ZÚR v rámci jejich aktualizací, jako je tomu doposud.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že v říjnu 2021, což je datace dokumentace návrhu 9 AZÚR SK, Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymezování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje.

V návaznosti na námitku č. 1 podatel namítá, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování.

Nadto, koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše), zejm. v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo pásmo vyznačené ve schématu PÚR (viz výše).

Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je 9 AZÚR SK nezákonný.

Námítka č. 3 – Trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že trasa koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

d) Odůvodnění námítky

V podkladech návrhu 9 AZÚR SK, které byly zpracovány v říjnu 2021, je opakovaně uváděno, že byla vybrána varianta trasy koridoru VRT pod označením „SK4-320“, přičemž je odkazováno na studii proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. To však neodpovídá skutečnému stavu.

Podatel však namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

1) Výběr varianty trasy VRT pod označením „SK4-320“ nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů, a nebyl řádně koordinován ani se sousedním Krajem Vysočina (podrobněji dále). Výběr trasy VRT v návrhu 9 AZÚR SK je procesně zcela vadný, a to jak po věcné stránce, tak z hlediska věcných a procesních kompetencí příslušných správních orgánů, které by se měly správně podílet na tomto zásadním rozhodnutí s celorepublikovými dopady. Vymezení trasy VRT ve variantě SK4-320 přímo do 9 AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení příslušných rozhodovacích procesů a nezákonný pokus o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech realizace poukazováno na jeho vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku, viz dále).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.

3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona (k tomu viz dále).

4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 9 AZÚR SK, což se nestalo (k tomu viz dále).

5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 9 AZÚR SK (k tomu viz dále).

6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

7) Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovává ÚRP včetně vymezení tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „*MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.*“

8) Výběr trasy VRT není koordinován se sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „*Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů*“ (k tomu viz též dále).

9) V době zpracování podkladů 9 AZÚR SK, tj. v říjnu 2021, nemělo Ministerstvo dopravy vůbec k dispozici studii proveditelnosti SŽ, nijak nevybíralo žádné varianty trasy VRT, vůbec nebyla ministerstvem ani jiným státním orgánem vybírána ani vybrána varianta „SK4-320“, jak vyplývá z připojené korespondence Ministerstva dopravy a Správy železnic z konce roku 2021 a začátku roku 2022 (viz přílohy č. 02, 03, 07). Obsah dokumentace návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nepravdivý, zavádějící a v přímém rozporu se skutkovým stavem. Podklad v adresátech budí klamavý dojem o postupu při výběru varianty trasy VRT „SK4-320“, jako by se jednalo o uzavřený hotový proces. Ve skutečnosti byla studie proveditelnosti schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, aniž by před tím proběhl nějaký transparentní přezkoumatelný proces výběru trasy VRT.

10) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly

zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT byl před veřejností utajen a nebylo jej možné zjistit ani aktivním požadováním informací od příslušných orgánů (viz přípisy v přílohách č. 01 až 07). Proces samotného výběru trasy VRT „SK4-320“ nelze rozpoznat a přezkoumat ani na základě nyníjších podkladů návrhu 9 AZÚR SK, kde je již pouze konstatován výsledek. K tomu srov. sdělení Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), cit.: *„K bodu 1)–3) žádosti žadatele sdělujeme, že zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě pro trasu Praha – Brno – Břeclav (dále jen „SP“) zpracovatelem, již bylo dokončeno. Dosud však nebylo vydáno rozhodnutí o schválení uvedené SP, které spadá do působnosti Centrální komise Ministerstva dopravy. Z toho důvodu v současné době není známa definitivní podoba SP. V návaznosti na skutečnosti konstatované výše nelze žadateli požadované všechny uvažované varianty koridoru VRT ani jejich grafický model, jenž by je znázorňoval, poskytnout, a to jelikož tyto informace jsou předmětem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, kterým bude SP schválena. (...) S ohledem na uvedené tak není možné poskytnout žadatelem požadované informace v bodech 1)–3) žádosti, jelikož se jedná o podklady pro konečné rozhodnutí o dokončení studie. Dosud zpracované informace tak nelze vydat pouze do doby ukončení a konečného rozhodnutí a schválení studie.“*

K tomu srov. dále sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03), které o měsíc později již uvádí, že je trasa vybrána (cit.): *“Na základě schválení Centrální komise Ministerstva dopravy je varianta SK4-320 variantou vybranou, která bude postupně zakotvena v územně plánovacích dokumentacích dle PÚR ČR článku 83 c) RS2 Brno Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko a 83 d) RS1 úsek Praha – Brno.“*

Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na vešker dotazy k výběru trasy VRT opakovaně uvádí, že (cit.): *„Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje.“*

11) Samotný výběr trasy VRT „SK4-320“ nerespektuje požadavky a výsledky hodnocení SEA v Politice územního rozvoje, když řadu negativních vlivů VRT zcela přehlíží nebo nepřípadně bagatelizuje (viz podrobněji dále).

12) Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování, a nemohly tedy vybrat trasu VRT „SK4-320“. Kompetence orgánů územního plánování jsou vymezeny zákonem, a Politika územního rozvoje nemůže obejít kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj ve vztahu k ÚRP a kompetence krajů ve vztahu k ZÚR, a nemůže delegovat volbu trasy na Ministerstvo dopravy, a už vůbec ne na Správu železnic. Volba trasy VRT Ministerstvem dopravy mimo zákonem předvídané procesy územního plánování, tj. mimo ÚRP a ZÚR, představuje obcházení zákona a porušování práv obcí, které by jim jinak příslušely v příslušných procesech (k tomu viz dále).

13) Výběrem trasy VRT „SK4-320“ pouhým schválením studie proveditelnosti SŽ mimo zákonem předvídané územně plánovací procedury pořizování ÚRP a ZÚR dochází k obcházení procesních práv obcí (včetně podatele), které by jim jinak náležela při zákonem

předvídaném procesu pořizování ÚRP, včetně podávání připomínek a případného soudního přezkumu ÚRP jako opatření obecné povahy před správním soudem.

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nepředstavuje zákonný podklad regulace vymezené v návrhu 9 AZÚR SK, a to především z následujících důvodů:

d) Odůvodnění námítky

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisy příslušných institucí v přílohách č. 01 až 07).

2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, a přitom daný záměr není vymezen v ÚRP, není možné studii proveditelnosti SŽ používat přímo jako podklad ZÚR, ale pouze jako pomocný podklad pro ÚRP, jak plyne z hierarchie územního plánování.

3) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. V návrhu 9 AZÚR SK nebylo nijak doloženo, jakým procesním postupem byla studie proveditelnosti SŽ pořizena, a zda při tom byly dodrženy procesní a věcné požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona a prováděcích předpisů. Ostatně ani samotná studie není veřejně dostupná na webu Středočeského kraje. Podatel namítá, že požadavky § 26 až § 29 stavebního zákona zde splněny nebyly, a to přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

K tomu srov. přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06): „*Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v*

současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25–30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů”.

4) Studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nespĺňuje zákonné požadavky územní studie dle § 30 stavebního zákona, např. studie nebyla řádně zveřejněna ani evidována, nadto Správa železnic ani Ministerstvo dopravy nejsou úřady územního plánování příslušné k pořizování územní studie pro ZÚR ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona.

5) Studie proveditelnosti SŽ nebyla řádně zveřejněna. Nebylo a není možné se s ní seznámit na webu Středočeského kraje ani v příslušné evidenci územních studií. Průběh zpracování bylo sice možné částečně sledovat na webu Správy železnic, avšak pouze ve fázi pracovních verzí s mnoha variantami, kdy ještě nebyla vybrána varianta SK4. V závěrečných fázích zpracovávání v druhé polovině roku 2021, nebylo možné zjistit, jaká varianta trasy VRT je preferována, což nelze považovat formálně ani materiálně za řádné zveřejnění (srov. viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07).

6) Neobstojí ani chronologie zpracování studie proveditelnosti SŽ, která je z procesního a kompetenčního hlediska zcela chaotická a nepřekoumatelná (viz odpovědi na dotazy v přípisech v přílohách č. 01 až 07). Nadto, údaj o datu 12/2020, uvedený v seznamu podkladů návrhu 9 AZÚR SK, je chybný a zavádějící, neboť ještě v lednu 2022 nebyla studie dokončena a nebyla známa varianta trasy VRT (viz přípis SŽ ze dne 25. 1. 2022, příloha č. 07). Návrh tedy odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána varianta trasy VRT, což je ovšem naprosto klíčový parametr celého záměru a předmětného návrhu 9 AZÚR SK. Nadto, návrh 9 AZÚR SK byl zpracován v říjnu 2021, avšak Studie proveditelnosti SŽ byla schválena až někdy na přelomu ledna a února 2022, takže se na ni nemůže platně odkazovat (ostatně dokumentace ani neobsahuje žádný údaj o schválení studie ministerstvem).

7) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) *„MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.“*

8) Studie proveditelnosti SŽ nebyla akceptována sousedním Krajem Vysočina, který s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“* (k tomu viz též dále).

9) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant*

koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadateli nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“

10) Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020 je zastaralá, a tudíž nepoužitelná pro rozpor se skutkovým stavem, neboť vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Námítka č. 5 – Pořizování studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je v návrhu 9 AZÚR SK používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 9 AZÚR SK, nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

d) Odůvodnění námítky

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 9 AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, což bude podrobněji rozvedeno dále v samostatných námitkách. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury, který nesplňuje zákonné požadavky na územně plánovací podklad (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT „SK4-320“, což je ovšem naprosto klíčový parametr návrhu 9 AZÚR SK. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK, ač formálně obsáhlé, obsahuje z valné části pouze bezobsažné parafráze zákonné úpravy, avšak samotné meritorní vysvětlení příslušného správního uvážení nahrazuje formálním odkazem na studii proveditelnosti SŽ. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ ve formě funkčního návrhového koridoru, na základě pouhé studie proveditelnosti SŽ, obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT jako celku, a to jak celého koridoru VRT Praha-Brno, tak celé soustavy VRT na celorepublikové úrovni.

d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteřní součást koridoru VRT Praha – Brno a o součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat jako celostně, a to jak celý koridor VRT Praha-Brno, tak celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praktiku typu salami-slicing (viz níže).

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezování VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 9 AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní je koridor VRT Praha-Brno vymezen pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa VRT Brno-Praha zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha.

Návrh 9 AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (salami slicing). V návrhu 9. AZÚR SK se přínosy koridorů posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj [zejména Dresden-Lovosice/Litoměřice-Praha, Praha-Brno-Ostrava, Brno-Břeclav, Praha-Hradec Králové-Wroclaw], zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Středočeského kraje, přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“*

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí – tak, že u koncepcí, které stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR:

- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
- ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
- ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
- ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna.

Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK.

Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridor Praha-Brno pouze „schematicky“ jako přímou spojovací osu obou měst (viz schéma výše), zatímco reálná trasa má být variantně posouzena a vybrána. Podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“, avšak koridor VRT

Brno-Praha je v PÚR vymezen natolik zjednodušeným způsobem (jako prostá rovná spojnice Prahy a Brna), že to znemožňuje celostní posouzení SEA trasy VRT Praha-Brno. V procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst), ale musí být posuzována skutečná trasa. Na úrovni PÚR však ještě nebylo určeno, kudy vlastně koridor pro VRT povede, takže při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nebyly vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví reálně posouzeny. SEA pro PÚR tak představuje pouze kritéria pro výběr trasy a nikoli skutečné posouzení VRT.

Chybí rovněž celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu.

Nadto, SEA vyhotovená pro PÚR není pro návrh 9 AZÚR SK použitelná i z toho důvodu, že koridory D216 a D217 v návrhu 9 AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (srov. schéma výše). Je to zřejmé zejména v okresech Kolín a Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené ve schématu PÚR (viz výše). Byť je koridor VRT vymezen v PÚR pouze schematicky, přesto by se měl výběr variant skutečné trasy VRT odehrávat pouze v jeho mezích dle schématu v PÚR (viz výše), což se zde nestalo. Jedná se tak rovněž o rozpor s PÚR (viz příslušná námitka výše).

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) Politiky územního rozvoje „dávát přednost komplexnímu řešení“. K tomu viz příslušné námitky.

Námitka č. 8 – Nesplnění podmínek SEA k Politice územního rozvoje

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT 9 AZÚR SK v trase „SK4-320“ nespĺňuje podmínky SEA k Politice územního rozvoje.

d) Odůvodnění námítky

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které pro VRT konstatovalo (str. 12-13): „*Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy např. u článku (...) (83d) ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno, (...). Důvodem je např. lokální předpoklad nárůstu hlukové zátěže, vytvoření liniového prvku v krajině a tím zvýšení tlaku na fragmentaci krajiny a snížení její migrační prostupnosti a narušení migračních koridorů pro volně žijící živočichy, zásahy do některých velkoplošných ZCHÚ (např. České Středohoří, CHKO Labské pískovce, CHKO Poodří, naturové lokality), vedení trasy koridorů přes chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) a záplavová území, zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).* Stanovisko SEA rovněž identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů (podrobně str. 14-15). Jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 navrhlo stanovisko SEA mj. následující (str. 20):

- **Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)
- **Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.** (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)

V podkladovém dokumentu „Návrh Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ je provedeno podrobnější vyhodnocení VRT Praha-Brno (Čl. 83d ŽD4). Vzhledem k tomu, že trasa koridoru VRT Praha-Brno není dána, nejde o hodnocení trasy, ale pouze o kritéria výběru trasy, a ta v případě návrhu 9 AZÚR SK splněna nebyla. Na str. 195 je mj. uvedeno (cit.): „**(...) Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy.** V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. **S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.** (...) **Stavba tratě VRT bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě.** Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) lokálně však může dojít k **nárůstu hlukové zátěže** z železniční dopravy (...) Realizace záměru si vyžádá zábory půdy, půjde o novostavbu z větší části mimo stávající plochy železniční dopravy. Rovněž předpokládány zásahy do lesních pozemků. (...) Hmotné statky: V měřítku podrobnosti PÚR nelze vyhodnotit.“ Na str. 18 k ŽD4 uvedeno: „**Předpokládají se zábory půdního fondu, fragmentace krajiny,** naopak se jedná o podporu ekologicky šetrnější formy dopravy s pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší. Při trasování tohoto koridoru podporovat vedení trasy mimo chráněná území. Nepřímo bude podpořena i atraktivita bydlení v hlavních sídlech, dostupnost vzdělání a další aspekty posilující ekonomický rozvoj a soudržnost obyvatel v území.“ Na str. 33 je k ŽD4 uvedeno: „**Vybudování VRT přispěje k vyšší fragmentaci krajiny a ovlivnění migrační prostupnosti krajiny (...).**“

Z výše uvedeného vyplývá, že na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 9 AZÚR SK zcela opomíjeny nebo nepřípadně bagatelizovány (podrobněji viz dále).

Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT Praha-Brno nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

Viz též odůvodnění následující námitky.

Námitka č. 9 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel namítá, že vymezení VRT v 9 AZÚR SK znemožní posouzení VRT jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

d) Odůvodnění námitky

Jak podatel popisuje výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 9 AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatel rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

Jejich existenci potvrzuje stanovisko SEA k poslední aktualizaci Politiky územního rozvoje. Zde se uvádí, že *„Potenciální mírné negativní vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány u všech koridorů železniční dopravy (tedy včetně VRT, pozn. Podatele) (...) Mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy, které se dají na této úrovni hodnocení, ve vazbě na obecnost koncepce, předpokládat, patří zejména:*

- *zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)*

- *střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)*
- *u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“.*

Negativní vlivy vymezení koridoru VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou. Vůči tzv. salámové metodě se Nejvyšší správní soud vymezil v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. Popsal, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby **koncepte, jež vyžaduje holistický pohled na věc.** V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, **nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda).** Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti (...)* Aby mohl stěžovatel koncepčně prověřit, zda mají plánované záměry vůbec šanci být v budoucnu realizovány, **musí v rámci SEA celostním způsobem prověřit i vlivy těchto záměrů na životní prostředí, tj. musí zohlednit jak současnou zátěž území, tak i plánované záměry“.** Obdobně popsal salámovou metodu Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20. prosince 2017 uvedl, že *„o zneužití „salámové metody“ by se jednalo tehdy, kdyby odpůrce záměrně vynechal např. jeden úsek dálnice za tím účelem, aby jej nemusel hodnotit v procesu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a vznikla by situace, kdy by jeden kus dálnice končil tzv. „v polích“, přičemž zase „v jiných polích“ by dálnice pokračovala a v tomto „mezikuse polí“ by např. žil zvláště chráněný druh živočicha“.*

Při rozdělení záměru VRT na úseky dílčím způsobem schvalované v zásadách územního rozvoje, resp. jejich aktualizacích, jednotlivých krajů celostní posouzení záměru VRT a všech jeho vlivů na úrovni územního plánování možné není. Při přípravě prvního územního rozvojového plánu totiž jeho pořizovatel záměry z existujících zásad územního rozvoje dle přechodného ustanovení XXV. Stavebního zákona toliko převezme. Takto vymezené záměry pak nebudou probíhat celostnímu posuzování.

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Posuzování částí záměru toliko v rámci aktualizací jednotlivých zásad

územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 9 AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Podatel též odkazuje na odůvodnění námitek k obcházení celostního posouzení vlivů VRT.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřipustný vliv na zvláště chráněné rostliny a živočichy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zvláště chráněné rostliny a živočichy a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 5. přílohy ke stavebnímu zákonu posuzovat mj. současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

V rozsudku č. j. 1 Ao 5/2010 ze dne 24. listopadu 2010 Nejvyšší správní soud popsal, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí, které nepopisuje vliv na zvláště chráněné živočichy, na jejichž výskyt upozornil ve svém vyjádření orgán ochrany přírody, neodpovídá požadavkům stanoveným přílohou stavebního zákona (bodu 5 přílohy). Z VVURÚ vyplývá, že zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů budou v důsledku 9 AZÚR SK negativně dotčeny (např. str. 48, str. 95, nebo str. 154). VVURÚ však na žádném místě nejmenuje konkrétní dotčené druhy a co do popisu možných vlivů je pouze povrchní. Podatel proto namítá nedostatečné posouzení možných důsledků 9 AZÚR SK ve VVURÚ.

Námítka č. 11 – VRT bude mít nepřipustný vliv na hmotné statky

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne hmotné statky a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ má dle bodu 6. přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované varianty včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, a to vzhledem k dotčeným hmotným statkům.

V kapitole 6.2.11 VVURÚ která se této oblasti věnuje je popsán pouze vliv na hmotné statky nacházející se přímo ve vymezeném koridoru. Není však posuzován vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí. Trasa VRT bude z podstaty věci ovlivňovat i hmotné statky nacházející se v jejím bezprostředním i vzdálenějším okolí (např. vibracemi, hlukem, pohledovým uplatněním, snížení hodnoty nemovitostí atp.). Vzhledem k absenci tohoto posouzení je VVURÚ včetně 9 AZÚR SK nepřezkoumatelné a podatel proti němu brojí touto námítkou.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Námítka č. 12 – VRT nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne zemědělský půdní fond, zejména půdu I. a II. třídy ochrany, a zdůvodnění 9 AZÚR SK je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Porušení základních zásad ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) je zde naprosto flagrantní. Z bodu 8. návrhu odůvodnění 9 AZÚR SK vyplývá, že nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany.

To je přístup v příkrém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (podrobněji dále).

Nadto je takový přístup v přímém rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 Politiky územního rozvoje a zejména s příslušným stanoviskem SEA. Jak již bylo uvedeno výše k Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které jako jedno z opatření pro volbu trasy koridoru ŽD4 RS1 (Praha-Brno) navrhlo (str. 20): *„Minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 19 a 20.)“*

Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze půdu ze zemědělského půdního fondu odnímat pouze v nezbytných případech. Přitom je dle citovaného ustanovení nutno postupovat takto:

- a) *„odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,*
- b) *odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,*
- c) *co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,*
- d) *odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- e) *při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a*
- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace“.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pak pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.* Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel

povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

V rozsudku ze dne 6. června 2013, č. j. 1 Aos 1/2013-85, Nejvyšší správní soud popsal, že vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel.

Návrh 9 AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně a popř. odůvodnění zjištění, že zájem na záboru půdy výrazně převažuje nad zájmem její ochrany. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však i zde chybí.

Přístup návrhu 9 AZÚR SK k ochraně ZPF je naprosto opačný, než vyžaduje zákon a Politika územního rozvoje.

Klíčové je právě ust. § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů **nejvýhodnější**. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V praxi bývá obvykle kladen vysoký důraz na to, aby bylo skutečně prokázáno a prověřeno, že konkrétní zásah do ZPF představuje skutečně „nejvýhodnější“ řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF, a že skutečně není možné jiné vhodnější řešení. Mimořádné pozornosti se v tomto směru dostává jakýmkoliv, byť i sebenepatrnějším, zásahům do půdy I. a II. třídy ochrany. V takových situacích nutné dokládat podrobné studie a znalecké posudky, které mají prokázat, že skutečně není možné dané území řešit jinak.

Podle tabulky na str. 25 návrhu odůvodnění je pro koridor VRT D216 předpokládán celkový zábor 198,85 ha ZPF, a z toho 97,8 ha půdy I. třídy ochrany (!) a 37,55 ha půdy II. třídy ochrany (!). Bilance pro druhý koridor VRT D217 je obdobná, celkem 47,39 ha ZPF a z toho 24,50 půdy I. třídy ochrany a 10,12 ha půdy II. třídy ochrany. Nejrozsáhlejší zábory ZPF pro koridor VRT tedy připadají na půdu I. a II. třídy ochrany, a to v mnohonásobně větším rozsahu než na méně cenné půdy III. až V. třídy ochrany. Předpokládané zásahy do nižších tříd ochrany jsou zcela marginální, tedy přesně opačná bilance záboru ZPF, než by měl

vykazovat jakýkoli sebestopávnější stavební projekt ve volné krajině. Již to samo o osobě indikuje výrazný střet s veřejným zájmem na ochraně ZPF, ale to není vše.

Nadto, je v tabulce předpokládána nulová rekultivace, což je v přímém rozporu s tvrzením v následujícím odůvodnění na str. 26, kde se odkazuje na údajnou rekultivaci.

Dále, celkový rozsah záboru ZPF je uměle razantně zredukován tím, že je zvažováno pouze zasažení tělesem trati VRT a nikoli celé šíře koridoru VRT. Hodnotila se pouze osa koridoru a nikoli celá šíře koridoru, takže skutečné zásahy do ZPF mohou být ještě mnohonásobně rozsáhlejší a skutečná bilance zásahu půdy I. a II. třídy ochrany ještě horší (srov. str. 25: *„Odhad byl proveden dle délky osy koridoru zasahující do jednotlivých tříd ochrany a dle předpokládané šířky budoucí komunikace včetně zářezů, násypů a příkopů.“*). Skutečný průběh tělesa VRT může být zcela jinudy, než vede osa koridoru (o šířce 200 m) dle návrhu 9 AZÚR SK, a bilance záboru ZPF může být tedy reálně zcela jiná, což činí odhad záboru ZPF pouze formálním, fiktivním a ve výsledku naprosto nedostatečným.

Dále, nebyl nedostatečně zjištěn skutkový stav (v rozporu s § 3 správního řádu) a nebyl nedostatečně zjištěn stav území (v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozí činností vody (viz tabulka a cit. str. 26: *„Existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně pozemku před erozí činností lze vzhledem k povaze a charakteru záměru předpokládat, ale jejich existenci nelze doložit z územně analytických podkladů vzhledem k absenci příslušného jevu v datové části.“*).

Dále, závažnost záboru ZPF nebyla hodnocena ve vztahu k ploše záboru jako takového, ale ve vztahu k ploše celého Středočeského kraje (!). Srov. str. 12 a shodně na str. 13 *„Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Takový bagatelizující přístup k ochraně ZPF je zcela nepřijatelný.

V neposlední řadě, je třeba důrazně poukázat na naprostou nedostatečnost zdůvodnění řešení dle § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, prezentované na str. 26 odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. Je evidentní, že vzhledem k liniovému charakteru VRT představuje takový záměr masivní zásah do ZPF, a to nejenom co do plochy samotné, ale i co do fragmentace ZPF a možností obhospodařování. Jde v podstatě o likvidační strukturální zásah ovlivňující celé území kraje, svým dopadem řádově převyšující běžné lokální stavební zásahy do ZPF. Takovou skutečnost nikdo rozumný nemůže nevidět a bagatelizovat. Právě odůvodnění dle § 5 odst. 1 představuje neprosto nepostradatelný prvek takového zásahu do ZPF, s čímž naprosto kontrastuje vágnost a povrchnost kratičkého odůvodnění na str. 26, které naprosto nemůže dostát požadavkům zákona.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem oránu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č. j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to,*

že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“.

Otázka ochrany ZPF je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřípadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Podatel rovněž namítá, že v návrhu 9 AZÚE SK nejsou řešeny kompenzace za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní. Podatel rovněž namítá, že na jeho území vniknou v důsledku realizace VRT významně malé půdní celky, špatně přístupné a tvarově obtížně obhospodařovatelné, což je v přímém rozporu se zásadami ochrany ZPF. Realizací VRT budou přerušeny stávající přístupy na pozemky a některé zemědělské pozemky budou zcela odříznuty od stávající sítě cest. Není jasné, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, a zda budou umožňovat efektivní dopravní obsluhu území. Realizace VRT nadto naruší trativody v polích, což může vést k podmáčení zemědělských pozemků, ke vzniku močálů a k rozsáhlému znehodnocení půdního fondu. V návrhu 9 AZÚR SK není řešena dopravní obslužnost fragmentovaného území a odříznutých zemědělských pozemků, nejsou řešeny odtokové poměry a riziko podmáčení zemědělských pozemků, a nejsou řešeny kompenzace za zvýšené náklady při obdělávání půdy.

Námítka č. 13 – Absence variantního posouzení

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá absenci variantního vymezení a posouzení koridoru VRT v 9 AZÚR SK.

d) Odůvodnění námítky

Podatel touto námitkou brojí proti skutečnosti, že koridor VRT je v 9 AZÚR SK vymezen invariantně. Jak podatel popisuje výše, VRT má být stavbou s celorepublikovým významem. Výběr konkrétního umístění VRT probíhal netransparentně, na což podatel výše upozorňoval.

Dle návrhu 9 AZÚR SK byla konkrétní varianta koridoru VRT zvolena na základě „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020*“. Sám pořizovatel v návrhu 9 AZÚR SK dále popisuje, že studie pracovala s několika variantami řešení. Vzhledem k celorepublikovému významu VRT i nejasnému zadání pro vymezení příslušného koridoru v Politice územního rozvoje byl pořizovatel povinen koridor v 9 AZÚR SK vymežit variantně. Nulová varianta v tomto případě nepředstavuje variantní řešení.

Podatel proto touto námitkou brojí proti invariantnímu návrhu 9 AZÚR SK a VVURÚ.

Námítka č. 14 – VRT bude mít nepřipustný vliv na podzemní a povrchovou vodu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne dotčené podzemní a povrchové vody a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Realizací VRT dojde k narušení hydrogeologických poměrů na území podatele. Podatel namítá, že realizací VRT dojde k významnému narušení hladiny spodních vod na jeho území a v jeho okolí s dopadem na celé území podatele, což je pro podatele nepřijatelné. Dojde rovněž k narušení povrchových vod, což je pro podatele rovněž nepřijatelné (viz samostatné námítky níže). Podzemní i povrchová voda představuje jednu z nejvýznamnějších environmentálních, hospodářských a civilizačních hodnot na území podatele, která je nedílnou součástí trvale udržitelného rozvoje jeho území, která představuje významný veřejný zájem, jehož význam bude v budoucnu stále stoupat, a která požívá široké veřejnoprávní i soukromoprávní ochrany. Návrh 9 AZÚR SK střety s povrchovou a podzemní vodou na území podatele dostatečně neidentifikuje, nevyhodnocuje a neřeší.

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na povrchové a podzemní vody v kapitole 6.2.4. Podatel namítá nedostatečnost tohoto vyhodnocení. Vlivy jsou vyhodnoceny pouze povrchně a netýkají se všech dotčených vod (VVURÚ se soustředí na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky). VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní ovlivnění vodních poměrů v území. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Námítka č. 15 – VRT způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK v území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí. Stanovisko SEA k Politice územního rozvoje navrhlo jako opatření pro koridor ŽD4 RS1 (str. 20) „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti. (Reflektováno v rámci republikových priorit v článku 23, 24 a 24a.)“. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9 AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem. Podatel namítá, že 9 AZÚR SK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy. Ve VVURÚ jsou zmíněna tato ochranná opatření:

- snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu

- RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK;*
- *upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů;*
 - *protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků;*
 - *umístění trati do zářezu;*
 - *opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor;*
 - *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů)“.*

Všechna jmenovaná opatření jsou dle podatele buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená vzhledem k zákonnému zájmu podatele na rozvoji jeho území a ochraně jeho obyvatel. Možnost znatelným způsobem snížit nadlimitní hlukovou zátěž skrze změnu aerodynamického řešení jednotlivých vlaků působí nevěrohodně. Ostatní protihluková opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš povrchně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Zmiňované omezení ve využívání dotčených objektů či vynucený odkup pak jsou pro podatele zcela nepřijatelná a neproporcionální.

Podatel proto touto námitkou brojí proti vymezení VRT dle 9 AZÚR SK v celém rozsahu jeho území.

Námitka č. 16 – VRT způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK způsobí nepřijatelnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvzení na str. 13 odůvodnění návrhu o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT v hlubokém terénním zářezu nebo umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

V odůvodnění 9 AZÚR SK je na str. 5 připuštěno, že realizace VRT bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému alibisticky přesouvá do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V návrhu 9 AZÚR SK není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území podatele. Není jasné, zda budou podél tělesa VRT vybudovány obslužné komunikace, a s jakými parametry.

Fragmentace území v důsledku realizace trati VRT povede mimo jiné k zamezení prostupnosti území a k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti celého území podatele.

Námítka č. 17 – VRT bude mít nepřijatelný vliv na krajinu a krajinný ráz

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VRT dle návrhu 9 AZÚR SK nepřipustně zasáhne krajinu a krajinný ráz a vyhodnocení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

VVURÚ vyhodnocuje vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz v kapitole 6.2.9. Zde se potvrzuje, že *„využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. (...) V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou“*. Konkrétní důsledky pro krajinný ráz všech dotčených území však VVURÚ neobsahuje. Závěr, že *„V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“* je dle podatele zcela nedostatečný. Pokud VVURÚ s dostatečnou přesností nevymezí krajinný ráz dotčené oblasti ani možné důsledky realizace VRT, není s to vlivy 9 AZÚR SK řádně vyhodnotit. Již ze samotného charakteru VRT jako liniové dopravní stavby procházející celým územím kraje vyplývá, že dopad na krajinu a krajinný ráz bude masivní, srovnatelný s dálnicí (srov. SEA k PÚR). Je evidentní, že vyhodnocení a odůvodnění je v tomto směru zcela nedostatečné.

Liniové dopravní stavby představují ryze technický typ utilitárních staveb disproporčních rozměrů a parametrů, které nemají v kulturní krajině přirozený ekvivalent. Nadto samotný jejich provoz představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata, narozdíl od jiných stacionárních typů průmyslových staveb. Liniové dopravní stavby se tak zcela zákonitě dostávají do výrazného kontrastu s krajinou, zásadním způsobem mění její funkce i vzhled, přičemž po všech stránkách výrazně ovlivňují charakter krajiny a její krajinný ráz. Z vizuálního hlediska se v krajině uplatňují jako liniové horizontální dominanty. Z kratších vzdáleností pak upoutávají pozornost geometrické linie kolejí a doprovodné technicistní stavby. Historické stavby i celá území jsou součástí zažitého obrazu našich měst a vesnic i naší kulturní krajiny. Hodnota některých míst spočívá nejen v tom, co v nich je, ale také v tom, co v nich není. Primárním problémem umístování nových liniových dopravních staveb ve vztahu k architektonickému dědictví je poškození existujících hodnot, nikoliv kvalita „nového obrazu“.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní změnu krajinného rázu. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 9 AZÚR SK tento problém není efektivně řešen.

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako

celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

Námítka č. 18 – Nedostatečné vyhodnocení a odůvodnění VVURÚ (SEA)

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Viz výše bod III. tohoto podání.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že VVURÚ nedostatečně vyhodnocuje vlivy 9 AZÚR SK na dotčené území a nedosahuje standardů dle metodických doporučení Ministerstva životního prostředí.

d) Odůvodnění námítky

Ministerstvo životního prostředí v důsledku zrušení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 vydalo „*Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*“. Zde specifikuje obsahový standard jednotlivých kapitol vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona na úrovni Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje včetně postupů k jejich naplnění. Za účelem metodického doporučení stranám zainteresovaným v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí pak Ministerstvo životního prostředí vydalo „*Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*“.

Byť tyto dokumenty nejsou obecně závaznými právními předpisy, lze z nich odvozovat standardy přípravy vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Nedodržení těchto standardů naopak naznačuje nedostatečné posouzení, obdobně jako bylo shledáno rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012.

Podatel namítá, že VVURÚ, zejména část týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů 9 AZÚR SK na obyvatelstvo a přírodu nedosahuje standardů dle uvedených dokumentů. Podatel tedy brojí proti 9 AZÚR SK včetně VVURÚ v celém jejich rozsahu, a to v důsledku nedostatečného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Část A VVURU „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona“ (SEA) je zpracována zcela nedostatečně, přičemž nejzávažnější nedostatky jsou:

a) Kapitola 6.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody se zabývá pouze povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, což je necelá polovina délky koridoru VRT, a to ještě velmi povrchně. Ostatní území, kterým koridor VRT prochází, se vyhodnocení nezabývá vůbec, ani ho nezmiňuje. Týká se to také území Zbýšova. Vyhodnocení vlivů část dotčeného území zcela pomíjí, a tudíž je zcela nedostatečné.

b) Kapitola 6.2.8 Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy zcela pomíjí problematiku migrace a vlivy na biodiverzitu. V kapitole jsou vyjmenovány přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES s konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“. Toto se nedá považovat za řádné vyhodnocení vlivů.

c) Kapitola 6.2.9 Vlivy na krajinu, krajinný ráz, je rovněž zcela nedostatečně zpracována, z materiálního hlediska v podstatě „nezpracována“. Kapitola obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území. Například území Zbýšova se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu. Celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze takto (cit.): „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.“ Toto se dá těžko přijmout, jako řádné hodnocení vlivů na krajinu, a už vůbec ne jako hodnocení vlivů na krajinný ráz.

d) Kapitola 6.2.11 Vlivy na hmotný majetek zcela pomíjí skutečnost, že i blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí.

e) Kapitola 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné (např protihluková opatření vs. Vlivy na biotu, migraci, krajinu a krajinný ráz apod.).

Jak vyplývá z výše uvedeného a z mnoha dalších dílčích námitek podatele v tomto podání, dokumentace VVURÚ, resp. SEA, nesplňuje požadavky stavebního zákona a jeho příloh, požadavky prováděcích předpisů a jejich příloh, ani požadavky příslušných metodických pokynů MŽP (viz dále).

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky ust. § 19 odst. 2) stavebního zákona, které stanoví: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se*

zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšou a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví: *„Rámcový obsah vyhodnocení vlivů, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky Přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která stanoví *„Náležitosti obsahu zásad územního rozvoje“.*

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“*, které vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP, ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2 (cit.):

„III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR – Tato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu „strategického“ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3. až III.5.“

„Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných navrhovaných variant řešení (viz kap. III.7.).“

Dokumentace VVURÚ, resp. SEA, k návrhu 9 AZÚR SK nesplňuje požadavky *„Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“*, který vydalo Ministerstvo životního prostředí – Věstník MŽP leden 2019 - příloha č. 2: *„Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnoceném dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihlo i specifika řešeného území.“*

Námítka č. 19 – VRT nepřipustně omezí vlastnická práva podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s omezeními svého vlastnického práva k nemovitostem dle čl. II vyplývajícími z vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK a z případné realizace plánovaného záměru VRT na svých pozemcích či v jejich blízkosti; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podatel je veřejnoprávní korporace, která vlastní svůj majetek (viz čl. 101 odst. 3 Ústavy), o který má povinnost řádně pečovat v obecním zájmu (viz ust. § 2 a § 38 zákona o obcích). I to je jedním z důvodů zvláštního postavení podatele v procesu pořizování ZÚR.

Obce jsou ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích).

Podatel je vlastníkem rozsáhlých pozemků vymezených v čl. II. tohoto podání, které jsou dotčeny plánovaným záměrem VRT.

Navrhovaným vymezením VRT v 9 AZÚR SK je podstatně ohrožen výkon vlastnických práv podatele k výše uvedeným nemovitostem, a to jednak ve složce nerušeného užívání předmětu vlastnictví (*ius utendi*) v důsledku negativních vlivů výstavby a samotného provozu VRT jako je např. fragmentace území, snížená průchodnost území, hluk, vibrace, prašnost, světelné znečištění, riziko nehod, ohrožení vod (např. úniky olejů), údržba a rekonstrukce, trati, teroristické a vojenské útoky na klíčovou státní infrastrukturu, negativní změny krajinného rázu apod. Dále je ohrožena užitná a tržní hodnota vlastněných nemovitostí, vyplývající již z prosté přítomnosti železniční tratě. Nemovitosti přímo zahrnuté do koridoru VRT, který je navržen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění, jsou nadto ohroženy rizikem vyvlastnění a zastavení, tj. je ohroženo samotné vlastnické právo v jeho základní složce držení předmětu vlastnictví (*ius possidendi*). K tomu je navíc třeba poznamenat, že záměr VRT spadá do režimu zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), který podstatně usnadňuje proces vyvlastnění dotčených pozemků.

Ochrana vlastnictví je ústavně garantovaným právem (čl. 11 zákona č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod) a jde o ex lege vyjádřené právo, které nemůže být pominuto při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vymezením koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro podatele jako vlastníka pozemků na vlastním území vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, např. zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod).

Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na vlastníky pozemků. Pokud má podatel jako vlastník pozemků snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby tato újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměřování střetu zájmů.

Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do jeho právní sféry a vlastnického práva. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní dotčení vlastnických práv k okolním i přímo zasaženým pozemkům a stavbám, a to nejenom podatele, ale všech vlastníků na území obce. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Ochrana vlastnictví pozemků a staveb podatele je nepostradatelnou součástí trvale udržitelného rozvoje území obce.

Rozsáhlé pozemky podatele v k. ú. Bahno a k. ú. Předbořice se částečně nachází v trase VRT, a to zejména na půdě II. třídy ochrany, tj. na vysoce chráněné půdě, ale též na půdách dalších tříd ochrany, a rovněž jsou zde dotčeny obecní lesní pozemky. Odnětí vlastnického práva a likvidace či poškození těchto obecních pozemků je pro podatele a pro trvale udržitelný rozvoj území obce nepřijatelné. Ochrana zemědělského půdního fondu, ochrana funkcí lesa a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale

udržitelného rozvoje území obce. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Další rozsáhlé obecní pozemky a stavby situované v k. ú. Černíny, k. ú. Bahno, k. ú. Hetlín, k. ú. Předbořice, které nejsou přímo v trase VRT, by byly negativně dotčeny všeobecným poklesem hodnoty nemovitostí vyplývající z blízkosti VRT.

Námítka č. 20 – Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území podatele jako součásti jeho práva na samosprávu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť toto vymezení nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území podatele, o němž má právo rozhodovat v rámci svého ústavně garantovaného práva na samosprávu; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Právo obcí (územního samosprávného celku) na samosprávu je zakotveno v čl. 8 Ústavy, v hlavě sedmé (čl. 99 až 105) Ústavy. Článkem 8 Ústavy ČR se zaručuje samospráva územních samosprávných celků, přičemž základními územními samosprávnými celky jsou obce (čl. 99), jež jsou územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu (čl. 100). Srov. nález Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. IV. ÚS 331/02.

[V nález sp. zn. Pl. ÚS 1/96 Ústavní soud vyslovil, že místní samosprávu považuje za nezastupitelnou složku rozvoje demokracie. Místní samospráva je výrazem práva a schopnosti místních orgánů, v mezích daných zákonem, v rámci své odpovědnosti a v zájmu místního obyvatelstva regulovat a řídit část veřejných záležitostí.

Obce jsou na základě práva na samosprávu oprávněny a ze zákona povinny (srov. § 2 odst. 2 zákona o obcích) pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem, chránit životní prostředí, zdraví a majetek občanů (srov. § 10 a § 35 zákona o obcích), a chránit obecní majetek (srov. § 38 zákona o obcích). **Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní**

samosprávy (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, též např. Koudelka, Z.: Samospráva. Praha: Linde, 2007, s. 143 a násl.). Samosprávné obce jsou územními společenstvími občanů (srov. čl. 100 odst. 1 Ústavy), tedy základní formální i přirozenou lokálně ukotvenou komunitou, která reprezentuje a hájí práva této komunity (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 13. 10. 2015, sp. zn. IV.ÚS 3572/14).

Právo obcí na samosprávu je zakotveno nejenom v ústavním pořádku, ale rovněž v "prováděcích" zákonech, které jsou pro realizaci tohoto ústavně garantovaného práva nezbytné, neboť stanovují jeho samotný obsah a další podmínky a podrobnosti (viz usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 2386/12, bod VIII). „Prováděcím“ zákonem práva obcí na samosprávu z hlediska spravování svého území je taktéž stavební zákon, zakotvující možnost obcí podávat námítky v procesu pořizování ZÚR. Právo obcí na samosprávu, kam spadá i rozvoj území obce, je ústavně garantovaným právem a jde o ex lege vyjádřené veřejné zájmy, které nemohou být pominuty při jakémkoli rozhodování orgánů veřejné moci o právním režimu konkrétního území, přinejmenším v rámci zvažování proporcionality právní regulace. Tím spíše pak musí být brány v úvahu v rámci posuzování střetu veřejných zájmů podle ustanovení § 18 stavebního zákona.

Vymezení koridoru VRT na území obce by mělo citelný dopad na nemovitosti a život občanů obce, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na své okolí (viz výše, srov. stanovisko SEA k PÚR), což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek a pohody bydlení. Vedlo by to též k zásahu do práva na příznivé životní prostředí občanů obce.

Z dosavadní praktické zkušenosti s vyznačováním koridorů pro dopravní liniové stavby celorepublikového významu jasně dokládají, že již samotné vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi a i v dalších oblastech. To má za následek **rapidní pokles poptávky po nemovitostech v takové oblasti a tím pokles jejich cen, úbytek obyvatel, zejména úbytek ekonomicky výkonných obyvatel a ztrátu dlouhodobě perspektivy rozvoje území obcí a celkové omezení kvality života v obcích**. Již tímto jediným administrativním krokem získává celá lokalita jednou provždy společenské stigma méněcenné oblasti.

Samotná vize reálného vybudování VRT ovlivňující území podatele a jeho okolí je pak až další úroveň celého problému, který všechny negativní důsledky postupu pořizovatele umocňuje. Z něj pak pro obyvatele podatele a další dotčené subjekty vyplývají další zásahy do ústavně garantovaných práv, zejména zásah do příznivého životního prostředí (čl. 35 Listiny základních práv a svobod), zásah do soukromého a rodinného života (čl. 10 Listiny základních práv a svobod), ohrožení života a zdraví (čl. 31 Listiny základních práv a svobod). Není společensky akceptovatelné a z hlediska práva spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky v podobě strpění vybudování VRT, se všemi negativy s tím spojenými, byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Pokud mají takto „obětovaní“ jednotlivci a obce snášet újmu ve veřejném zájmu, tak pouze újmu proporcionálně sdílenou; a naprostým minimem ochrany, které jim musí demokratický právní stát vždy zaručit, je, aby jejich újma byla ze strany orgánů veřejné moci rovnoprávně zohledňována v rámci poměrování střetu veřejných zájmů. Podatel tedy namítá, že trasa VRT vedoucí skrze území podatele nepřiměřeně zasahuje do právní sféry podatele i jeho

obyvatel. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak. Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábory zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Přítomností VRT bude nevratně znehodnocen krajinný ráz území podatele. Území podatele dostane přítomností VRT průmyslový ráz, čímž se vytratí podstatné výhody zdejšího života, jako je klid a přírodě blízké prostředí. Negativní důsledky VRT nejsou na území podatele vyváženy žádnými adekvátními přínosy.

VRT z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní zásah do stávajícího rozvoje území podatele. Tato otázka je však v odůvodnění 9 AZÚR SK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Podrobnější vymezení střetů VRT s konkrétními hodnotami na území podatele je uvedeno průběžně v ostatních námitkách podatele.

Námitka č. 21 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro obec ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území podatele, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Odůvodnění např. hovoří o zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy, avšak to se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost (srov. str. 9 odůvodnění návrhu), avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě 9 AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatele se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá.

V této souvislosti podatel poukazuje na přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07), ze kterého vyplývá, že studie proveditelnosti SŽ se nezabývala koridorem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatele), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR (cit.): *„Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.“* Dopady na území obcí (včetně podatele) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 22 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK, neboť zde nejsou řešeny podmínky a kritéria pro ochranu území podatele, a nejsou řešena kompenzační opatření pro území podatele; návrh a odůvodnění jsou v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezení VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 9 AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, samotný návrh 9 AZÚR SK v závazné části nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska nesprávný a nezákonný.

V Příloze č. 1 textová část odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15% takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6% k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22% silně obtěžovaných a 11 silně

rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);

V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „s koncepcí 9 A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky za zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11“ Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSE a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích“;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“

Pořizovatel však do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

Nadto, pořizovatel v odůvodnění návrhu nijak nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1

písm. m) stavebního zákona. Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů. To je vážná procesní vada, díky které je návrh neprojednatelný ve veřejném projednání, a především je věcně nesprávný a nezákonný, mj. pro rozpor s ust. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

Návrh 9 AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na obyvatelstvo a lidské zdraví v jednotlivých obcích, včetně území podatele, zejména pokud jde o hlukovou zátěž a další dopady provozu na obytnou zástavbu, jako jsou vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. V některých místech navrhovaný koridor VRT přímo zasahuje obytnou zástavbu a související infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě atd.), avšak bližší dopady nejsou řádně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Z charakteru stavby a provozu VRT přitom vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. Vzdálenější zástavba může být silně negativně ovlivněna hlukem, vibracemi, narušením obslužné infrastruktury zejm. pozemních komunikací a inženýrských sítí, narušením stávajících funkcí a struktury území, narušením hospodářského zázemí sídel apod., avšak tyto vlivy nejsou v návrhu dostatečně vyhodnoceny a nejsou navržena adekvátní konkrétní ochranná či kompenzační patření. Nejsou řešena kritéria, podle kterých budou dotčení majitelé nemovitostí kompenzováni a jak.

Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Námítka č. 23 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK, neboť není přínosné a reálně proveditelné, a je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky; odůvodnění je v tomto směru nedostatečné.

d) Odůvodnění námítky

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 9 AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou,

a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu.

Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplyvá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT v podobě dle návrhu 9 AZÚR SK.

Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 9 AZÚR SK rozpor s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Podrobněji viz též níže odůvodnění námitek k chybným odhadům počtu cestujících a zkrácení doby jízdy, a k neprovedení testu proporcionality, kde je rovněž podrobně rozebráno hledisko hospodárnosti a jeho význam v procesu územního plánování.

Námítka č. 24 – Námitky k jednotlivým bodům odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah a odůvodnění námitek

Ad 1.1

Návrh 9 AZÚR SK není v souladu s Politikou územního rozvoje (dále též „PÚR“), důvody viz výše a níže.

Při dodržení správného zákonného postupu by měly být v rámci pořizování 9 AZÚR SK přezkoumatelně identifikovány a vyhodnoceny střety VRT s veškerými hodnotami v řešeném území, což se nestalo. Hodnocení dopadů VRT v návrhu 9 AZÚR SK bylo provedeno zcela nedostatečně, způsobem naprosto neodpovídající významu VRT, a namísto identifikace a řešení reálných střetů v území je v odůvodnění 9 AZÚR SK záměr VRT prezentován zcela nereálně a povrchně, jako by přinášel pro kraj pouze pozitiva a takřka žádné významnější negativní efekty, což je v přímém rozporu se skutečným stavem území a SEA, v rozporu s povahou VRT jako liniové dopravní stavby celorepublikového významu, a v rozporu s hodnocením vlivů VRT v samotné PÚR a v SEA k PÚR.

Ad 1.1.1 (14)

Tvrzení, že (cit.) *„9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení“* je v přímém rozporu se skutečným stavem, a s hodnocením dopadů VRT v PÚR a v SEA k PÚR.

Tvrzení, že (cit.) *„Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati (...)“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá obsahu SEA.

Ad 1.1.1 (14a)

4) Tvrzení, že (cit.) *„Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu, neboť pro koridor VRT jsou navrhovány většinou zábory ZPF I. a II. třídy ochrany, zatímco nižší třídy ochrany jsou využívány minimálně (viz tabulky na str. 25 odůvodnění), aniž by bylo přezkoumatelně zdůvodněno, že nebylo možné zvolit vhodnější řešení (viz str. 26 odůvodnění).

Ad 1.1.1 (16)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Nebyl naplněn požadavek přednosti komplexních řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, neboť hledisko dotčených subjektů nabylo do procesu dosud zapojeno, např. nebyl proveden test proporcionality (viz níže). Nebyla ni naplněn požadavek hledání vhodných řešení územního rozvoje ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, neboť veřejnost a dotčené obce mají možnost se efektivně (tj. pod soudní ochranou) zapojit do hledání řešení teprve nyní, v rámci námitek a připomínek k 9 AZÚR SK, kdy je Studie proveditelnosti SŽ již vypracována a schválena ministerstvem a záměr VRT v kraji, včetně výběru varianty trasy, je překládán jako hotová věc (k tomu viz rovněž další námítky k nepoužitelnosti Studie proveditelnosti SŽ pro návrh 9 AZÚR SK).

Ad 1.1.1 (16a)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Tvrzení, že navrhovaný koridor VRT (cit.) *„(...) odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (18)

Tvrzení, že (cit.) *„Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (20)

Tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Nebyl naplněn ani požadavek na podporu potřebných kompenzačních opatření (viz příslušné námítky).

Ad 1.1.1 (20a)

Odůvodnění připouští negativní vlivy VRT na fragmentaci a prostupnost krajiny, avšak na toto zjištění reaguje pouze formálně a zcela nedostatečně, neboť problém hlouběji nezkoumá a nenavrhuje žádné konkrétní koncepční řešení, ignoruje SEA, a namísto toho veškerou odpovědnost přesouvá na navazující plánovací a povolovací procesy, kde však již nebude možné celostní posouzení ani hledání koncepčního řešení (viz výše).

Ad 1.1.1 (23)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.1 (24)

Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Tvrzení, že (cit.) *„vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše). Tyto efekty se možná týkají velkých sídel jako je Praha nebo Brno, nikoli však menších sídel, jako je území podatele.

Ad 1.1.1 (27)

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Z daného bodu je zřejmé, že odůvodnění 9 AZÚR SK sleduje pouze celorepubliková hlediska a zájmy, nikoli však hlediska a zájmy kraje, a už vůbec ne lokální zájmy jednotlivých obcí. Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.1 (29)

Tvrzení, že (cit.) *„Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů.“* není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.2 (38)

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje. (...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Charakter tratě VTR (4 koleje vedené na vysokých náspech nebo v hlubokých výkopech a velmi vysoké rychlosti souprav) klade vysoké požadavky na nepropustnost, bezpečnost, oplocení, a v žádném případě nezajišťuje migrační prostupnost. Fatální dopad na migrační prostupnost mají i konvenční tratě, a tím spíše pak tratě VRT. Dopad na krajinný ráz bude ve skutečnosti fatální (viz příslušná námítka).

Ad 1.1.4 (79)

Tvrzení, že (cit.) *„Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojkou VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivita železniční dopravy.“* platí možná pro hlavní sídla (Praha, Brno), avšak na úrovni území kraje a podatele není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu na úrovni území kraje a podatele (viz výše).

Opakovaná tvrzení, že (cit.) *„(...) vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty (...) není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz“* nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.1.4 (80)

Tvrzení, že (cit.) „9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť v PÚR koridory VRT vymezeny nejsou, a jejich trasa měla být teprve vybrána, takže 9 AZÚR SK žádné koridory nezpřesňuje ale vymezuje, přičemž nezákonně vynechala nadřazený stupeň plánovací dokumentace ÚRP, kde měly být koridory správně poprvé vymezeny (viz výše).

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Tvrzení, že (cit.) „aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina“ neodpovídá skutečnému stavu, neboť dle sdělení ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. „Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina.“

Ad 1.1.4 (83d)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.1.4 (83h)

Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Invariantní řešení v 9 AZÚR SK je nezákonné (viz výše) a neodpovídá zadání v PÚR (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Nadto, tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 1.1.5

Tvrzení, že (cit.) „Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídá skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.1.6

Tvrzení, že (cit.) „Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.“ neodpovídá skutečnému stavu a SEA, neboť na přípravě vymezení koridoru VRT měly kromě Ministerstva dopravy participovat přinejmenším Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a sousední Kraj Vysočina, což se nestalo (viz výše, srov. přípisy v přílohách č. 01 až 07).

Ad 1.2

Zde pořizovatel výslovně připouští, že navrhuje vymežit koridor VRT v 9 AZÚR SK jako dílčí součást záměru celorepublikového významu, aniž by byl vydán k tomu určený hierarchicky nadřazený ÚRP, což podatel považuje za nezákonné (viz výše).

Ad 1.3

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.1 (1)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, neboť nerozvíjí území kraje a nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Ad 1.3.1 (2)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona, neboť nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům (Praha, Brno) na úkor území kraje a podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně identifikovány, vyhodnoceny a už vůbec ne řešeny. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše).

Tvrzení na str. 11 odůvodnění, že (cit.) „*Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.*“ není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty, a je v přímém rozporu se skutečnými efekty záměru VRT na území podatele. Nadto, pojem „multiplikační efekt“ nemá v kontextu územního plánování zcela jasný význam a jeho použití pouze budí zdání odborného závěru, který ve skutečnosti nemá oporu v žádném přezkoumatelném podkladu návrhu 9 ZÚR SK.

Ad 1.3.1 (3)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona, neboť nekoordinuje veřejné a soukromé zájmy, a namísto toho jednostranně preferuje zájem velkých sídel (Praha, Brno) na realizaci VRT, aniž by dostatečně v podrobnosti ZÚR identifikoval, vyhodnotil a reálně řešil kolize VRT s hodnotami v zasaženém území. Odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je koncipováno, jako by VRT téměř žádné podstatné střety v území nevyvolával, avšak nic nemůže být vzdálenější skutečnému stavu, což plyne již ze samotné povahy VRT jako masivní celorepublikové liniové dopravní stavby. O to pečlivěji měly být územní střety reálně řešeny, a to na platformě řádného procesu ZÚR s plnou účastí veřejnosti a dotčených orgánů (a nikoli kabinetně v neformální studii SŽ), což se nestalo (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Ad 1.3.1 (4)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona, neboť přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje a podatele nijak nerozvíjí, ale naopak masivně poškozují, a to pouze jednostranně v zájmu zvýšení atraktivity velkých sídel (Praha, Brno), na úkor hodnot území kraje a podatele. Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK ničím nechrání krajinu a nezastavěné území, naopak tyto hodnoty jednostranně poškozují. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení, že (cit.) „*Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!). Tvrzení, že (cit.) „*navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu (...) 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu*“, mimoděk dokládá, že

nebyl brán ohled na místní zájmy a na hodnoty lokálního významu. Plánovací nástroj ZÚR zde není od toho, aby pouze jednostranně prosazoval nadmístní zájmy, ale má brát ohled a hledat soulad i s místními zájmy, což je v případě návrhu 9 AZÚR SK flagrantně porušeno. Tvrzení, že (cit) „koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území“ je v příkřím rozporu charakterem VRT, v přímém rozporu se skutkovým stavem a stavem území podatele, a v přímém rozporu s VVURÚ, resp. SEA.

Ad 1.3.1 (5)

Tvrzení, že (cit.) „*Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.*“, je v přímém rozporu s obsahem návrhu 9 AZÚR SK, jehož hlavním předmětem je VRT, a je rovněž v rozporu s ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona, které se týká „územně plánovací dokumentace“, kam spadá i ZÚR a ÚRP, a nikoli pouze územní plány (viz § 18 odst. 5 *in fine* ve spojení s § 2 odst. 1 písm. p) stavebního zákona).

Ad 1.3.1 (6)

Návrh koridoru VRT v 9 AZÚR SK je v rozporu s ust. § 18 odst. 6 stavebního zákona, neboť tvrzení v tomto bodě není podloženo přezkoumatelnými daty. Z odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK nevyplývá, že by bylo jakkoli prověřováno, že všechny obce v trase koridoru VRT mají platný a účinný územní plán. Srov. přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022 (viz příloha č. 07): „*Dále sdělujeme, že seznamem všech obcí dotčených variantami koridoru VRT SK4 a PK4 nedisponujeme. Bylo by možné jej odvodit z grafického modelu variant koridoru VRT SK4 a PK4, který ale žadatelé nelze poskytnout, jelikož je také podkladem budoucího rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy.*“

Ad 1.3.2

Podatel namítá, že navrhované vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu ust. § 18 a § 19 stavebního zákona (viz výše a dále).

Ad 1.3.2 (1) a)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn.

V rámci přípravy návrhu koridoru VRT v 9 AZÚR SK nebyl dostatečně v potřebné podrobnosti zjištěn a posouzen stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (viz výše a viz dále).

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s*

ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“ nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Zdejší tvrzení na str. 13 odůvodnění o pouze lokálním vlivu na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ, resp. SEA, a v přímém rozporu se současným stavem vědeckého poznání.

Tvrzení, že (cit.) „*Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“, dokládá, že vymezení VRT bylo zvažováno v přímém rozporu se základními zákonnými principy ochrany ZPF (viz výše), neboť co jiného už by mělo být v měřítku kraje významné než liniový dopravní koridor vyžadující zábory ZPF v řádu stovek hektarů, nadto převážně na půdě I. a II. třídy ochrany (!)

Další tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) b)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje*“ je v kontextu významu VRT zcela absurdní a neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) c)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) d)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních požadavků k ochraně dotčených území, včetně území

podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) e)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) f)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť záměr VRT je natolik rozsáhlý a realizačně náročný, že si lze jen stěží představit jeho realizaci v jediné etapě. Tvrzení v tomto bodě neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) g)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. g) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) h)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. h) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na stanovení efektivních podmínek k ochraně dotčených území, včetně území podatele. Jediným hodnoceným hlediskem je dopravní obslužnost, avšak jiné hospodářské důsledky VRT nejsou vůbec zohledněny. Tvrzení v tomto bodě neodpovídá skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Nadto, napojení na mezinárodní železniční síť pro výhradně osobní dopravu nijak nezatraktivní dotčené oblasti v okolí VRT pro potenciální investory. Takový efekt by mohl být při napojení na nákladní dopravu, což však není případ VRT.

Ad 1.3.2 (1) i)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. i) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na ochranu hodnot a zájmů dotčených území, včetně území podatele. Záměr VRT naopak výrazně negativně ovlivňuje sídelní strukturu, kvalitu bydlení, rekreaci a cestovní ruch na dotčených územích, včetně území podatele. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena

konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) j)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona. Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Územní studie SŽ z roku 2020 vychází z neaktuálního stavu a v současné geopolitické a energetické situaci již nemůže dokládat hospodárnost vynaložených prostředků na VRT (viz výše).

Ad 1.3.2 (1) k)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Ve vztahu k VRT nebyla otázka zajištění civilní ochrany vůbec řešena. Tvrzení v tomto bodě není podloženo konkrétními přezkoumatelnými daty a naprosto neodpovídá aktuální geopolitické situaci, kdy potenciálně hrozí válka ve střední Evropě včetně ČR, a kdy se z jakkoli železnice stává strategický prvek a potenciální vojenský či teroristický cíl.

Ad 1.3.2 (1) l)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Konstatování, že (cit.): „9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.“ dokládá rozpor návrhu se základními požadavky na ochranu ZPF a dalších hodnot v krajině, a v přímém rozporu s údajem v odůvodněním záboru ZPF o údajné rekultivaci (str. 26: „(...) dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati“).

Ad 1.3.2 (1) m)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť rezignoval na vytváření podmínek pro ochranu dotčeného území, včetně území podatele, před negativními vlivy záměrů na území, a rezignoval na stanovení kompenzačních opatření (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše) a jde převážně o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (1) n)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. n) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, neboť v odůvodnění 9 AZÚR SK není doloženo, že by byla zkoumána otázka regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Tvrzení v tomto bodě daný problém neřeší.

Ad 1.3.2 (1) o)

Úkol dle § 19 odst. 1 písm. o) stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn. Tvrzení v tomto bodě daný požadavek neřeší, neboť prakticky veškeré podstatné územně plánovací úvahy ohledně VRT byly přesunuty do procesu vytváření Studie proveditelnosti SŽ, na kterou odkazují prakticky všechny podstatné části odůvodnění 9 AZÚR SK (viz výše). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkazy na ni nejsou dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu (viz výše) a jde převážně pouze o parafráze textu zákona.

Ad 1.3.2 (2)

Úkol dle § 19 odst. 2 stavebního zákona nebyl v návrhu 9 AZÚR SK splněn, viz námitky k VVURÚ a k SEA.

Ad 1.5

Podatel nesouhlasí s tím, že by návrh 9 AZÚR SK splňoval požadavky uvedených zvláštních právních předpisů (v podrobnostech viz ostatní námitky). K dalšímu se podatel nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici.

Ad 2.

Podatel se nemůže vyjádřit, neboť příslušné podklady nejsou k dispozici. Podatel namítá, že v bodě 2.2 nelze předem odkazovat na dané prohlášení, když stanovisko MŽP dle bodu 2.1 není dosud k dispozici.

Ad 3.1

Podatel namítá, že koordinace s Krajem Vysočina zajištěna nebyla, neboť Kraj Vysočina s trasou SK4-320 nepočítá, jak vyplývá z jeho přípisu ze dne 14. 2. 2022 (viz příloha č. 06), cit. *„Preferovanou variantu SK4-320 Kraj Vysočina nezohlednil v Zásadách územního rozvoje ani v žádné jejich aktualizaci. Řešení VRT není ani součástí řešení probíhající Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. (...) V Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina*

dosud nebyly zohledněny žádné podklady vyplývající z čl. (83d) Politiky územního rozvoje ČR. (...) Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav dostupná na adrese <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2F> není v současné době územně plánovacím podkladem ve smyslu §§ 25 – 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů". Kraj Vysočina nemá v ZÚR vymezenou územní rezervu pro variantu VRT SK4, ale zcela jinou variantu.

Ad 4.

Podatel namítá, že nebyly splněny požadavky ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Uvedené prohlášení použít nelze, když řešení fakticky nebylo konzultováno s příslušnými orgány sousedních států. Záměr VRT je součástí celorepublikového záměru, jehož klíčovou podstatou je napojení na železniční síť sousedních států, bez kterého nemá smysl. V takové situaci pro vynechání mezistátních konzultací nepostačí, že (cit.) „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani v posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebyl zjištěn významný vliv na území sousedního státu.*“, jak zavádějícím způsobem uvádí odůvodnění 9 AZÚR SK.

Ad 5.

Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Variantnost VRT měla být řešena v procesu pořizování 9AZÚR SK, a nikoli v neformálním procesu vytváření studie proveditelnosti SŽ (viz výše).

Ad 6.

Tvrzení, že (cit.) „*9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v PÚR ČR*“ je v přímém rozporu se skutečným stavem, neboť návrh 9AZÚR SK vymezuje trasu koridoru VRT, která nebyla vybrána v rámci PÚR ČR. Politika územního rozvoje nestanoví trasu koridoru VRT Brno-Praha, a naopak variantní řešení ukládá navazujícím procesům územního plánování. Rozhodně nelze tvrdit, že by trasa VRT SK-320, kterou vymezuje návrh 9AZÚR SK, byla řešena v PÚR ČR.

Ad 7.

Podatel opakuje a zdůrazňuje, že studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše), a že varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Odůvodnění vymezení koridoru VRT v návrhu 9 AZÚR SK je vedeno primárně v celorepublikové rovině. Přitom se pro většinu území kraje, a zejména pro dotčená území, včetně podatele, jedná o evidentní územní střet zájmu na realizaci VRT s lokálními zájmy

dotčených území. Odůvodnění zdůrazňuje údajná pozitiva VRT, aniž však dostatečně lokální územní střety trasy koridoru VRT. Z povahy stavby VRT je zřejmé, že zásah VRT do krajiny bude výrazně negativní a v případě dotčených území fatální, přičemž přínos VRT pro takto zasažená území bude zcela marginální, neboť podstatou VRT je obsluha velkých vzdálených centrálních sídel a nikoli menších regionů a sídel na trase. VRT zde pouze fatálně naruší krajinu, ale nic konkrétního takovým obcím nepřinese, ani zlepšení dopravní obslužnosti. Proto by v každém jednotlivém případě územních střetů na úrovni jednotlivých obcí, kterých se trasa VRT dotýká, mělo být přezkoumatelně odůvodněno, proč by měly místní konkurující zájmy ustoupit zájmům velkých centrálních sídel na realizaci VRT, a přinést odpovídající kompenzace. Nic takového se však v návrhu 9 AZÚR SK. Přínos VRT je v odůvodnění deklarován pouze v nejobecnější celorepublikové rovině, zatímco územní střety a konkurující lokální zájmy jsou zmiňovány jen obecně, povrchně, v míře neodpovídající požadavkům na podrobnost ZÚR, a ve výsledku jsou bagatelizovány. Zde se jasně projevuje základní koncepční vada, když návrh 9 AZÚR SK vymezuje část trasy celorepublikového koridoru, aniž by byl trasy VRT nejprve vymezeny a posouzeny jako celek, tj. na celorepublikové úrovni ÚRP. Tak dochází k tomu, že VRT vstupuje do procesu 9 AZÚR s odůvodněním, jehož východiska a míra podrobnosti odpovídají celorepublikovému náhledu, tj. na úrovni ÚRP, zatímco proti nim stojí na zcela nesouřadné úrovni podrobnosti lokální krajské zájmy a zájmy jednotlivých samosprávných obcí, které jsou však již pod rozlišovací schopnost podkladů 9 AZÚR (podrobně viz námitky výše). Bez respektování hierarchie nástrojů územního plánování spočívajícím na principu vymezování celorepublikových záměrů „shora dolů“, nemůže územní plánování fungovat a ve výsledku generuje pouze neřešitelné koncepční problémy, vady a nezákonnosti.

Návrh 9 AZÚR SK nepředstavuje účelné využití území kraje a nevytváří soulad veřejných a soukromých zájmů, naopak vytváří flagrantní střet v území, když VRT posílí centralizaci na úkor regionů, a prospěje pouze velkým sídlům na úkor území kraje a podatele. Tvzení v tomto bodě nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty, neodpovídají skutečnému stavu a SEA (viz výše). Kolize VRT s hodnotami zasaženého území nebyly v podrobnosti ZÚR dostatečně řešeny.

Na str. 23 je mj. uvedeno (cit.) *„Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.“* Takový přístup je z pohledu podatele nesrozumitelný a neodpovídá ostatním částem odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK. V podstatě je zde doznáno, že varianta SK4-320 trasy VRT ve skutečnosti není zdaleka tak prověřená a lokálně optimalizovaná, jak je prezentováno v jiných částech odůvodnění. Odůvodnění navozuje dojem, jako by trasa koridoru v maximální možné míře šetřila hodnoty území, avšak podle výše uvedené se zdá, že zde stále zbývá prostor pro posun koridoru dál od zástavby. Zdá se, že navzdory obecným deklaracím v odůvodnění, je na obecní samosprávy přeneseno břemeno, aby si (na vlastní náklady) ohlíдалy a odborně posoudily možnosti posunu trasy VRT dál od obytné zástavby. Výše uvedené řešení, namísto toho, aby v problematických úsecích trasu koridoru VRT přezkoumatelně optimalizovalo s maximálním ohledem na lokální zájmy, tak v podstatě pouze vymezuje širší manévrovací prostor, a veškerou zátěž hledání optimálního řešení trasy

VRT ponechává na lokálně dotčených subjektech včetně obecních samospráv. Je rovněž zarážející, a výše uvedená citace to dokládá, že požadavky místních samospráv mají být vyslyšeny až po závazném vymezení koridoru VRT v ZÚR SK, a nikoli před tím. Výše uvedené představuje další projev skutečnosti, že varianta SK4-320 trasy VRT je zpracována a posouzena v podrobnosti odpovídající spíše celorepublikovému ÚRP a nikoli ZÚR (viz výše).

Na str. 24 je uvedeno (cit.): „*Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území)*“. Tato formulace ovšem neříká, zda studie proveditelnosti SŽ citovaný úkol skutečně reálně splnila, neboť by to nepovídalo skutečnému stavu. Studie proveditelnosti SŽ ve skutečnosti neminimalizovala v co největší míře střety na trase VRT, neboť hodnoty v území posuzovala pouze v nadmístní rovině (viz výše), stačí poukázat např. na masivní nijak neoptimalizovaný do ZPF (viz výše) a na řadu dalších střetů s místními hodnotami území.

Tvrzení ohledně koridoru VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław neodpovídá skutečnému stavu, neboť podle sdělení Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022 (viz příloha č. 03) studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław není dosud dokončena a finální varianta tak není vybrána.

Ad 7.3 a 7.4

Tato pasáž odůvodnění by měla zdůvodnit vymezení koridoru VRT jako veřejně prospěšných staveb a opatření (VPS a VPO), pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Do tabulky v bodě (230) ZÚR SK je navrhováno doplnění jmen desítek obcí a katastrálních území (viz str. 2 až 3 návrhu). V moderním demokratickém právním státě, postaveném na účtě k soukromému vlastnictví (srov. Ústava a Listina základních práv a svobod) by bylo možno očekávat, že při tak masivním plánovaném zásahu do stávajících vlastnických poměrů, bude právě v kapitole 7.3 a 7.4 uvedeno detailní precizní odůvodnění plánovaného autoritativního masivního odnímání vlastnického práva k pozemkům a stavbám na trase VRT, a to přinejmenším na úrovni jednotlivých dotčených obcí a katastrálních území. Namísto toho se v bodě 7.3 a 7.4 nachází prakticky pouhé konstatování úprav textu ZÚR s odkazem na ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, zakotvující vyvlastnění pro „veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“. Jakékoli bližší vyhodnocení a odůvodnění tohoto plánovaného masivního zásahu do vlastnických práv, jaké představuje VRT, zcela chybí.

Ad 8.

Podatel namítá, že vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1

zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše).

Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše).

Námítka č. 25 – Střet s vodním tokem a ohrožení vodního toku

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém procházejí vodní toky Vrchlice a Krasoňovický potok.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

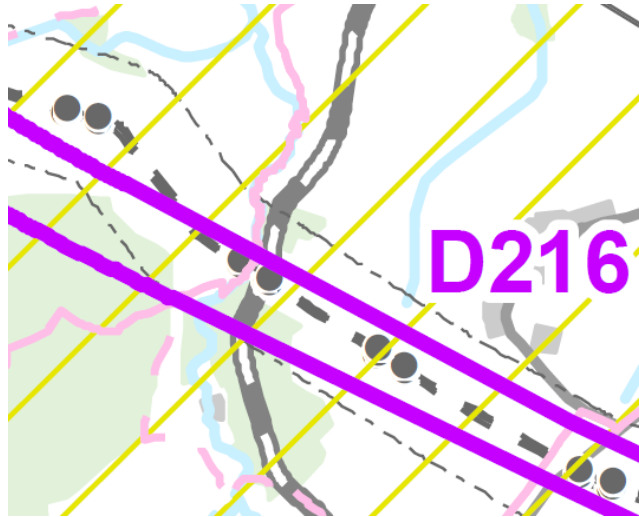
c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do vodního toku Vrchlice a ohrožení vodního toku Krasoňovický potok jako významných krajinných prvků nacházejících se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází vodní tok Vrchlice. Ten prochází severní částí území podatele, přes obec Bahýnko a dále se stéká se Zdeslavickým potokem, kdy se z něj stane významný vodní tok, který napájí Hamerský rybník a zejména vodní nádrž Vrchlice, jež tvoří důležitý zdroj pitné vody pro Kutnohorsko a Čáslavsko. Koryto potoka Vrchlice nabízí spolu s okolní krajinou pohledové uplatnění a je nedílnou součástí venkovského charakteru tohoto území podatele. Dále na území podatele pramení Krasoňovický potok, jež dále teče do Opatovického potoka, který je přítokem vodního toku Vrchlice a rovněž tedy napájí výše uvedenou vodní nádrž Vrchlice.

Vodní tok je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Koridor VRT potokem Vrchlice prochází a přetíná jej, dále pak vede v bezprostřední blízkosti pramene Krasoňovického potoka (viz následující obrázek):



Obrázek č. 2 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s vodním tokem Vrchlice a vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti pramene vodního toku Krasoňovický potok.

Podstatná část vodního toku Vrchlice a jeho celá část dotčená VRT se nachází v regionálním biokoridoru RK1295 Švadlenka-Opatovický les. V důsledku vymezení VRT v 9. AZÚR SK dojde k narušení obou potoků i rázu celé oblasti. Vedení koridoru VRT navrhovanou trasou je vůči potoku Vrchlice i Krasoňovickému potoku jako významným krajinným prvkům zcela neproporcionální.

Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny**“.

Navzdory tomu je 9. AZÚR SK vůči ochraně vodních toků Vrchlice a Krasoňovický potok i je obklopující krajiny zcela bezohledná. Samotná 9. AZÚR SK připouští, že: „*může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí)*“, avšak blíže dva uvedené potoky nijak neřeší a nehodnotí dopady výstavby a následného provozu VRT na ně. Takové hodnocení je přitom více než zapotřebí, kdy se jedná o dva významné zdroje vodní nádrže Vrchlice, jež poskytuje pitnou vodu pro oblasti Kutnohorsko a Časlavsko, a existuje zde tedy důležitý veřejný zájem na ochraně jakosti a vydatnosti uvedených vodních toků. Na jakost a vydatnost potoku Vrchlice a Krasoňovického potoku přitom může a bude mít výstavba a následný provoz VRT dopad, kdy s nejvyšší pravděpodobností dojde k jejich znečištění a omezení jejich vydatnosti změnami v krajině území podatele.

Střet trasy VRT s říčkou Vrchlice a s Opatovickým potokem (jehož přítokem je Krasoňovický potok) identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na povrchové a podzemní vody, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Říčka Vrchlice a Krasoňovický potok jsou přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce, a jako nouzový zdroj vody.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zásahů do vodních toků Vrchlice a Krasoňovický potoku, posouzení dopadů výstavby a provozu VRT na jejich jakost a vydatnost a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká vodních toků Vrchlice a Krasoňovický potok.

Námitka č. 26 – Střet s lesy

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí lesy.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

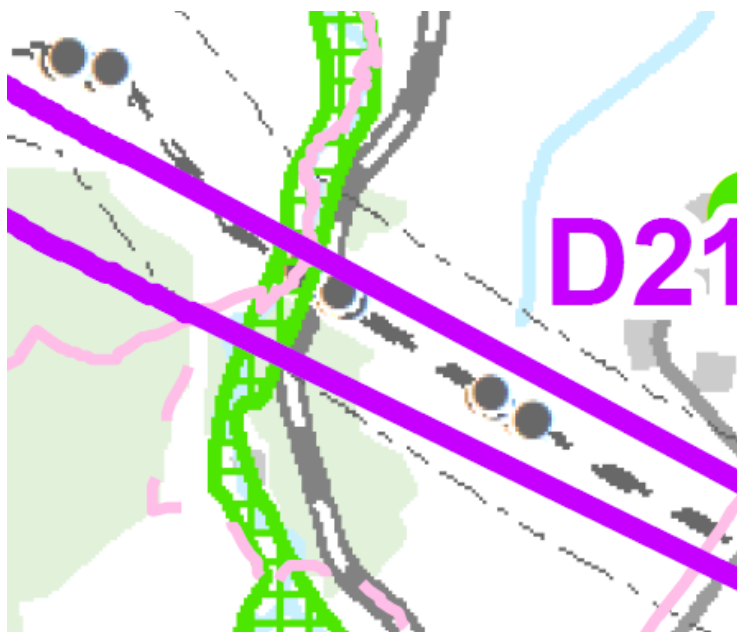
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do lesů nacházejících se na území podatele jako významných krajinných prvků.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT dle vymezení v 9. AZÚR SK prochází lesy nacházejícími v severní části území podatele v blízkosti obcí Bahno a Bahýnko. Těmito lesy protéká vodní tok Vrchlice, jež je součástí regionálního biokoridoru RK1295 Švadlenka-Opatovický les a napájí vodní nádrž Vrchlice (zdroj pitné vody pro Kutnohorsko a Čáslavsko). VRT lesy protíná viz následující obrázek:



Obrázek č. 3 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s lesy nacházejícími se na území podatele.

Les je dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Jako takový podléhá zvláštní ochraně. Politika územního rozvoje jako jednu z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ukládá: „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru **zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny***“.

Navzdory tomu 9. AZÚR SK navrhuje vedení VRT přímo skrze lesy nacházející se na území podatele, což bude mít významné negativní vlivy (hluk, vibrace, změna odtokových poměrů v území, snížení prostupnosti terénu atp.) na tyto lesy jako soubor vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny. Pořizovatel vůči ochraně popsaného významného krajinného prvku postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně.

Ochrana lesa je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na lesy nacházející se na území podatele a vymezení koridoru VRT způsobem, který se jakkoli dotýká lesů nacházejících se na území podatele.

Námitka č. 27 – Střet s biokoridorem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nachází regionální biokoridor RK1295 Švadlenka – Opatovický les.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

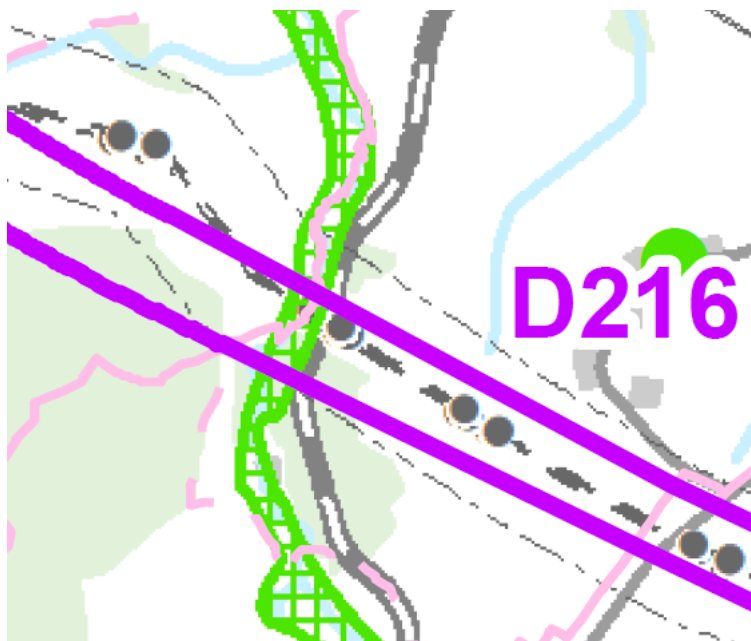
Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do regionálního biokoridoru RK1295 Švadlenka – Opatovický les nacházejícího se na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezen regionální biokoridor RK1295 Švadlenka – Opatovický les. Tento se nachází v lesích na území podatele a protéká jím vodní tok Vrchlice. Uvedený

regionální biokoridor je součástí rozsáhlé sítě biokoridorů nacházejících se ve Středočeském kraji, které umožňují a zaručují migraci organismů napříč Středočeským krajem.

Střet uvedeného regionálního biokoridoru a VRT je znázorněn viz následující obrázek:



Obrázek č. 4 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující střet koridoru VRT s regionálním biokoridorem RK1295 Švadlenka-Opatovický les.

Dle ustanovení § 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., provádějící ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je biokoridorem: „území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť“. Biokoridor jako součást území ekologické stability dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve veřejném zájmu podléhá ochraně ze strany vlastníků dotčených pozemků, obcí i státu.

9. AZÚR SK uvedený regionální biokoridor zmiňuje, avšak nijak se mu blíže nevěnuje a nijak nehodnotí dopady VRT na tento biokoridor, ačkoli jej přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkce a účelu. 9. AZÚR SK akorát obecně popisuje, že: „V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty“. Obdobně 9. AZÚR SK obecně popisuje, že: „Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena“. Na území podatele je přitom vedení VRT navrženo skrze významný regionální biokoridor, které území podatele spojuje územími jiných obcí a propojuje významnou část Středočeského kraje. VRT tento kolmo přetíná, čímž dojde k naprostému znemožnění jeho funkcí a účelu a vzhledem k trase VRT tyto nebude možné nahradit.

VVURÚ je pak k tomuto regionálnímu biokoridoru zcela bezohledné, kdy tento sice uvádí jako oblast, která bude zasažena koridorem VRT, avšak blíže se takovým vlivům a dopadům či návrhům jejich řešení vůbec nevěnuje.

Vzhledem k trase regionálního biokoridoru, jeho zalesnění či skutečnosti, že jím protéká vodní tok Vrchlice, bude jeho funkce jakoukoli variantou vymezení VRT značně potlačena.

Ochrana biokoridoru je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení dopadů VRT na výše uvedený regionální biokoridor, návrhu řešení těchto dopadů a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká tohoto regionálního biokoridoru.

Námitka č. 28 – Ohrožení památného stromu

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele, na kterém se nacházejí památné stromy Duby u Kubíčků.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

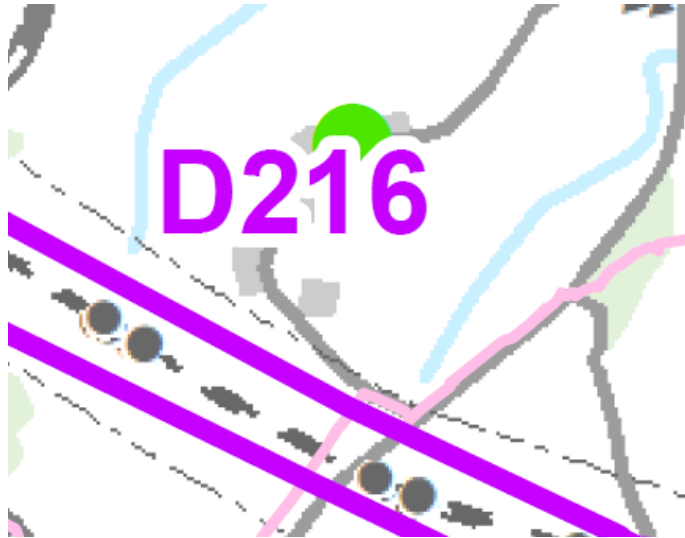
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v území podatele pro ohrožení chráněných památných stromů Duby u Kubíčků.

d) Odůvodnění námitky

V blízkosti vymezení koridoru VRT na území podatele, cca 580 m od koridoru se nacházejí chráněné památné stromy Duby u Kubíčků (v k. ú. Bahno).



Obrázek č. 5 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v těsné blízkosti památných stromů Dubsy u Kubíčků.

Ohrožení těchto památných stromů koridorem VRT potvrzuje 9. AZÚR SK i VVURÚ. Stromy jsou chráněny s účinností již od 26. ledna 2008. Památné stromy mohou být vedením VRT dle 9. AZÚR SK a s tím spojenými vlivy (zejména vibrace, činnost při stavbě, změna odtokových poměrů v krajině v důsledku překřížení vodních toků atp.) ohroženy, resp. poškozovány. Památný strom je neodmyslitelnou součástí života obce a rozvoje území obce.

9. AZÚR SK ani VVURÚ tyto možné vlivy dostatečně nevyhodnocují. Podatel proto pro nedostatečné vyhodnocení vlivů VRT na chráněné památné stromy nacházející se na jeho území brojí proti 9. AZÚR SK v celém rozsahu.

Námítka č. 29 – Zásah do krajinného rázu území podatele

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro zásah do krajinného rázu celého území podatele.

d) Odůvodnění námítky

V severní části území podatele, kudy má vést koridor VRT, se nachází komplex lesů. Těmito lesy protéká vodní tok Vrchlice a prochází regionální biokoridor RK1295 Švadlenka-Opatovický les. Koridor VRT bude poté dále procházet zemědělskou krajinou podatele v bezprostřední blízkosti obcí Bahýnko, Bahno či Zavadilka. U obce Bahno pak pramení Krasoňovický potok a v právě zmíněné obci se nacházejí památné stromy Duby u Kubíčků. V obci Bahýnko se dále nachází starý vodní mlýn. Pro obyvatele podatele nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění. Stejně tak umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační vyžití, vč. turistického ruchu. Společně tak utváří krajinný ráz chráněný dle ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vymezení uvedených ploch jako koridor VRT či umístění koridoru do bezprostřední blízkosti uvedených ploch proto představuje závažný zásah do krajinného rázu i životního prostředí v daných lokalitách. Vůči krajinnému rázu i právům obyvatel podatele je 9. AZÚR SK bezohledné a neproporcionální, když dotčené zájmy oproti zájmu na vymezení koridoru dopravní infrastruktury nevyvažuje.

Z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. **7 Ca 219/2007-58** ze dne 11. dubna 2008 obdobně vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Umožněním vedení koridoru VRT přímo skrze popisovanou část území podatele pořizovatel krajinný ráz zlikviduje a negativně zasáhne do právní sféry podatele i jeho obyvatel.

V rozsudku č. j. 9 Ao 1/2011-192 ze dne 2. října 2013 pak Nejvyšší správní soud popsal, že: *„z výše citovaného ustanovení § 18 odst. 1 a 4 stavebního zákona vyplývá, že ochrana přírody a krajinného rázu je zájmem, který je pořizovatel při tvorbě územního plánu povinen zohlednit a při zohlednění v odpovídající míře se jedná o veřejný zájem souladný s cíli územního plánování“.*

Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, daný environmentálními a kulturními hodnotami území (viz ostatní námítky), a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Střet trasy VRT se zdejší oblastí krajinného rázu identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. Stávající krajinný ráz území podatele a jeho okolí je přitom nepostradatelnou součástí životního prostředí obce, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce.

Podatel touto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT pro nedostatečné zohlednění zájmu na ochranu krajinného rázu v dotčených lokalitách.

Námitka č. 30 – Negativní ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Části území podatele, na kterých se nachází území s archeologickými nálezy II. kategorie.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

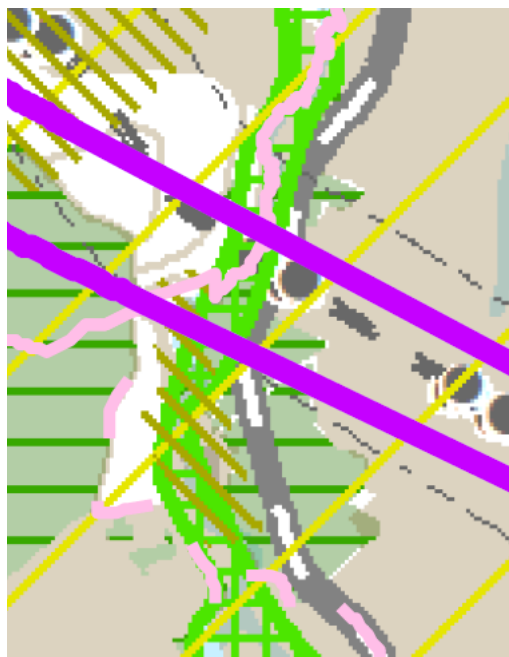
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro možné ovlivnění území s archeologickými nálezy II. kategorie.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že koridor VRT se nachází v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie, které se nachází na území podatele. V této kategorii území je nadpoloviční až stoprocentní pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.



Obrázek č. 6 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie v Bahýnku.

Území s archeologickými nálezy se dle grafické přílohy k 9. AZÚR SK 6 VÝKRES KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ nachází i v obci Bahno, a to v desítkách metrů od koridoru VRT viz následující obrázek, avšak tuto skutečnost 9. AZÚR SK nijak nevyhodnocuje a vůbec neřeší.



Obrázek č. 7 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT v přímém kontaktu s územím s archeologickými nálezy II. kategorie v Bahně.

Železnice o parametrech VTR s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. Podatel namítá, že 9. AZÚR SK ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětná území s archeologickými nálezy II. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Podatel proto brojí proti vymezení koridoru VRT v blízkosti území s archeologickými nálezy II. kategorie na území podatele.

Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 31 – Střet s ochranou ZPF

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území, na kterém se nachází pozemky zemědělského půdního fondu.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK pro střet s pozemky zemědělského půdního fondu.

d) Odůvodnění námítky

Koridor VRT v území podatele prochází pozemky zemědělského půdního fondu. Ty spadají především do vysoce chráněné II. třídy ochrany, ale též do dalších tříd ochrany.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany platí, že: *„zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“*. Zásadami ochrany zemědělského půdního fondu dle ustanovení § 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byl pořizovatel povinen se řídit, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Zachování zemědělského půdního fondu má v dané lokalitě význam pro celkový venkovský ráz území, ale i jeho možné využívání. Střet s železnicí VRT bude mít pro využívání půdy a ekonomické aktivity obyvatel podatele likvidační důsledky.

9. AZÚR SK neobsahuje nic, co by bylo možno materiálně označit jako porovnání zájmu na záboru půdy a zájmu na její ochraně, včetně jeho vyhodnocení ve vztahu k podateli a jeho občanům. Dle VVURÚ bylo vyhodnocení záboru uvedeno v jeho kapitole 6.2.5. Zde se však toliko konstatuje zábor a skutečnost, že pořizovatel vybral variantu vedení koridoru dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, a skutečnost, že s ohledem na parametry VRT nebylo možné zábor eliminovat. Jakékoli porovnání kolidujících zájmů však chybí. Odůvodnění záboru je v 9. AZÚR SK nedostatečné.

Absenci odůvodnění plánovaného záboru nelze odůvodnit ani případným kladným stanoviskem orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V rozsudku č.j. 63 A 13/2014-104 ze dne 31. března 2015 Krajský soud v Brně popsal, že: *„z § 53 stavebního zákona vyplývá, že ÚP musí být mimo jiné v souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, s požadavky na ochranu nezastavěného území, s požadavky stavebního zákona a též zvláštních právních předpisů. Vydal-li orgán ochrany ZPF kladné stanovisko, neznamená to, že by byl odpůrce jako pořizovatel zcela zbaven odpovědnosti za soulad územního plánu s požadavky zvláštních právních předpisů (zákon č. 334/1992 Sb.), resp. stavebního zákona. Odpůrce je hlavním garantem vydávaného OOP a je odpovědný též za soulad s požadavky zvláštních právních předpisů, zejména v situaci, kdy stanovisko dotčeného orgánu absentuje nebo není řádně odůvodněno (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85, bod 41, in fine)“*.

Koridorem VRT jsou přímo zasaženy rozsáhlé zemědělské pozemky na území podatele, především půdy II. třídy ochrany, ale též dalších tříd ochrany. Jedná se o jedny z nejhodnotnějších zemědělských pozemků a půdních celků na území obce. Zemědělský půdní fond a ochrana nezastavěného území tvoří nepostradatelnou složku trvale udržitelného rozvoje území obce, a tak masivní poškození zemědělského půdního fondu na území obce je pro podatele zcela nepřijatelné.

Podatel rovněž postrádá návrhy kompenzací za masivní zábor zemědělské půdy na jeho území, o kterou její vlastníci dlouhodobě pečovali, investovali do ní.

Podatel nadto namítá nedostatečné odůvodnění záboru půdy chráněné v zemědělském půdním fondu.

Námitka č. 32 – Ohrožení obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. obce Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK na území podatele pro nepřiměřené dopady vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT v severní a střední části území podatele prochází v těsné blízkosti obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno viz následující obrázek:



Obrázek č. 8 – Výřez z Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území znázorňující vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno.

Podatel je jako obec povinen dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, pečovat nejen o všestranný rozvoj svého území, ale i o potřeby svých občanů, tedy o jejich život, zdraví a vlastnictví jako jejich základní lidská práva.

Podatel je rovněž vlastníkem řady zdejších pozemků a staveb a tuto námitku vznáší nejenom z důvodu obecné ochrany území samosprávné obce, ale rovněž z důvodu ochrany obecního majetku, který má být realizací VRT výrazně negativně zasažen.

Vymezení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Bahýnko, Předbořice, Zavadilka a Bahno je vzhledem k těmto obcím a jejím obyvatelům naprosto nepřiměřené a likvidační. 9. AZÚR SK stanovuje (pouze!) ve vztahu k obci Bahno jako opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Blíže však nejsou tato opatření v 9. AZÚR SK specifikována. Podatel si nedovede představit, jak mohou být taková opatření ve vztahu k obci Bahno a jejím obyvatelům realizována, aby vymezení koridoru v bezprostřední blízkosti obce Bahno nebylo pro ni a její obyvatelstvo likvidační. 9. AZÚR SK pak vůbec neposuzují a nevyhodnocují vlivy vedení koridoru VRT v bezprostřední blízkosti obcí Bahýnko (od této povede VRT cca 120 m), Předbořice (od této povede VRT cca 1 km) a Zavadilka (od této povede VRT cca 500 m).

Výstavbou a následným provozem VRT s nejvyšší možnou pravděpodobností dojde k odstěhování obyvatelstva uvedených obcí, kdy obyvatelé obcí nebudou mít zájem žít v bezprostřední blízkosti VRT, tato bude mít negativní dopady na jejich základní lidská práva (životy, zdraví a vlastnictví – jejich nemovitosti ztratí na hodnotě či budou vyvlastněny), což vše povede k útlumu ekonomické činnosti, celkovému vylidnění oblasti, a nakonec k zániku obcí, a to zejm. obce Bahýnko a obce Zavadilka. Ve vztahu k obcím Předbořice a Bahno lze předpokládat, že tyto nezaniknou, avšak jejich obyvatelé budou nuceni žít v přímém vlivu výstavby a provozu VRT, což bude mít významné negativní důsledky na jejich základní lidská práva (život, zdraví a vlastnictví) či ekonomické aktivity. I v tomto případě lze tedy uvažovat o významném vylidnění oblasti a utlumení života v obcích Předbořice a Bahno.

9. AZÚR SK je tak zcela nepřiměřená k zájmům obyvatelů podatele, a to zejména obyvatelům výše uvedených obcí, kdy tato sice uvádí, že VRT bude mít dopad na vyšší desítky objektů v obci Bahno (nikoli však v obcích Bahýnko, Předbořice a Zavadilka), neuvádí však již žádná opatření k řešení dané situace (dopadům VRT na život a zdraví obyvatel zasažených obcí), kompenzace obyvatelům podatele za znehodnocení jejich vlastnictví (snížení hodnoty či vyvlastnění nemovitostí) či opatření k předejití utlumení ekonomické činnosti či vylidnění území podatele.

Podatel proto touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně vyhodnocení dopadů VRT na život, zdraví a vlastnictví obyvatel podatele (zejm. v obcích Bahýnko,

Předbořice, Zavadilka a Bahno) jakožto jejich základních lidských práv, ekonomické aktivity těchto obyvatel a návrhu jejich řešení (vč. řešení pro předejití vylidnění území podatele) a vymezení koridoru VRT jakýmkoli způsobem, který se dotýká právě uvedeného.

Námítka č. 33 – Dotčení hlukem

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Celé území podatele, zejm. k. ú. Bahno a sídla Bahýnko, Předbořice, Zavadilka, Bahno a Krasoňovice.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK na celém území podatele pro nepřiměřené navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele, zejm. v k. ú. Bahno a v sídlech Bahýnko, Předbořice, Zavadilka, Bahno a Krasoňovice.

d) Odůvodnění námítky

Z VVURÚ vyplývá, že objekty nacházející se na území podatele, a to zejména v obcích Bahýnko, Předbořice, Zavadilka, Bahno a Krasoňovice, v jejichž bezprostřední blízkosti je koridor VRT plánován, budou v důsledku vybudování a provozu VRT v trase dle 9. AZÚR SK nadlimitně zatíženy hlukem.

Nedostatečnost vyhodnocení, posouzení dopadů hlukové zátěže a navrhovaných řešení v 9. AZÚR SK je popsána již výše v námitce č. 15; tímto si podatel dovoluje na tuto pasáž tohoto podání odkázat, neboť se plně uplatní i pro konkrétní dotčení území podatele.

Nadlimitní hlukovou zátěž obytné zástavby na území podatele (k. ú. Bahno) identifikovala SEA, avšak návrh 9 AZÚR SK z tohoto zjištění nevyvodil žádné adekvátní důsledky. V důsledku hlukové zátěže dojde k rapidnímu snížení kvality bydlení v obci, k dopadům na veřejné zdraví obyvatel obce, a ke snížení hodnoty nemovitostí na území celé obce.

Podatel touto námitkou brojí proti nedostatečnosti 9. AZÚR SK ohledně zhodnocení hlukových dopadů VRT na území podatele a zejm. na obce Bahýnko, Předbořice, Zavadilka, Bahno a Krasoňovice a vymezení koridoru VRT v celém rozsahu svého území.

Námítka č. 34 – Střet s VVTL Plynovodem (koridor jím částečně prochází)

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele, kterým prochází VVTL Plynovod.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

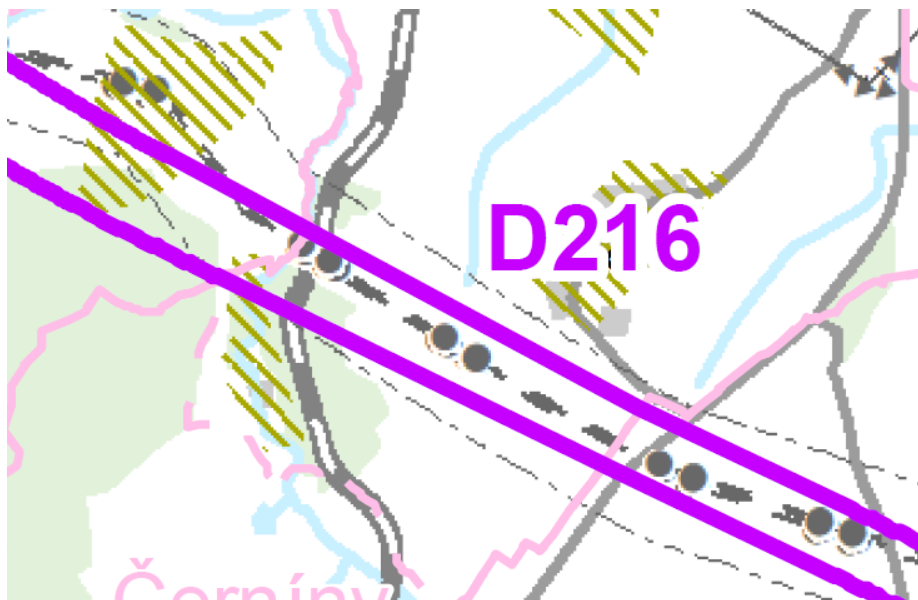
Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu s vedením plynovodu o velmi vysokém tlaku.

d) Odůvodnění námítky

Územím podatele prochází plynovod o velmi vysokém tlaku viz následující obrázek:



Obrázek č. 9 – Výřez z grafické přílohy 9. AZÚR SK znázorňující vedení koridoru VRT přes VVTL Plynovod.

Ochranné pásmo tohoto plynovodu činí 12 m na každou stranu od osy potrubí, bezpečnostní pásmo pak 200 m. Koridor VRT vymezený v 9. AZÚR SK umístěný plynovod kříží.

Ve VVURÚ se uvádí, že: „Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury“. Závěr o neovlivnění kvality infrastruktury však ve VVURÚ není nijak blíže odůvodněn. V důsledku vibrací, event. dopravních nehod nebo dalších jevů provázejících provoz VRT může docházet k ohrožení

bezpečnosti provozu umístěného plynovodu. Tato rizika však VVURÚ ani 9. AZÚR SK nevyhodnocují. Podatel proto v tomto rozsahu namítá jejich nedostatečnost.

K vážné havárii tranzitního plynovodu došlo v dne 27. 8. 1996 u obce Damírov (nedaleko Červených Janovic), která je nyní zahrnuta přímo v koridoru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK. Tehdy došlo k mohutnému výbuchu plynu, přičemž vznikl kráter o velikosti 20 m a materiál byl vyvržen do okruhu cca 250 m od výbuchu. Do ovzduší tehdy uniklo půl milionu kubických metrů plynu, přičemž v případě zážehu by plamen šlehal do výšky cca 300 m. Záznam o havárii lze dohledat v archivu HZS. Ve světle těchto událostí je důvodné a racionální, že podatel nesouhlasí s jakýmkoli střetem VRT s plynovodem.

Ochrana infrastruktury a zajištění bezpečnosti je nepostradatelnou součástí udržitelného rozvoje území obce.

Námítka č. 35 – Střet se zranitelnou oblastí

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele v oblasti vymezených zranitelných oblastí.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9. AZÚR SK v oblasti střetu se zranitelnými oblastmi.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele je vymezena zranitelná oblast. Zde se dle ustanovení § 33 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, ve znění pozdějších předpisů nachází podzemní nebo povrchové vody, které mohou být ohroženy, resp. znečištěny, zejména v souvislosti se zemědělskou činností a výskytem dusičnanů. Návrh 9. AZÚR SK ani VVURÚ dle podatele dostatečným způsobem nevypořádává rizika, která mohou vůči chráněným vodám ve zranitelné oblasti (a tedy i podateli a jeho občanům) vznikat. Ve VVURÚ se uvádí, že zásah do těchto oblastí je hodnocen jako nulový. Tento závěr je dle podatele principiálně nesprávný, neboť rizika spojená s tak rozsáhlou výstavbou nelze takto paušálně vyloučit.

Ochrana zranitelné oblasti je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.

Podatel proto touto námitkou brojí proti 9. AZÚR SK v celém jeho rozsahu, a to pro nevyhodnocení rizik spojených se zásahem do zranitelné oblasti stanovené v území podatele dle vodního zákona.

Námitka č. 36 – Střet s pozemními komunikacemi

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele obsluhované dotčenými pozemními komunikacemi.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet s obecními cestami, a to s nově rekonstruovanou silnicí II. tř. č. 126.

d) Odůvodnění námitky

Koridor VRT je v kolizi s nově rekonstruovanou silnicí II. tř. č. 126 (Kutná Hora směrem na napojení na D1), která byla předána do užívání v letošním roce (2022), což potenciálně významně negativně ovlivňuje dopravní obslužnost území obce, znehodnocuje veřejný majetek a maří investice do rekonstrukce. Tyto územní střety nejsou v návrhu 9 AZÚR SK identifikovány, vyhodnoceny, zdůvodněny ani kompenzovány. Nově vybudovaná část silnice II. tř. která by měla vést nad koridorem VRT bude vést v těsné blízkosti pozemku parc. č. 1058 v k. ú. Bahno, na které se nachází obecní studna, ze které byl zásobován obecní vodovod v Bahně a studna stále slouží jako záložní zdroj zásobování pitnou vodou vodovodu. Může tak potenciálně dojít k poškození či zničení tohoto zdroje zásobování pitnou vodou. Podatel touto námitkou brojí proti vymezení a realizaci VRT v kolizi s pozemními komunikacemi a v kolizi se záložním zdrojem pitné vody.

Námitka č. 37 – Střet se zdrojem pitné vody

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele potenciálně zásobované záložním zdrojem pitné vody.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro střet se záložním zdrojem zásobování pitnou vodou.

d) Odůvodnění námítky

Nově vybudovaná část silnice II. tř. která by měla vést nad koridorem VRT bude vést v těsné blízkosti pozemku parc. č. 1058 v k. ú. Bahno, na které se nachází obecní studna, ze které byl zásobován obecní vodovod v Bahně a studna stále slouží jako záložní zdroj zásobování pitnou vodou vodovodu. Může tak potenciálně dojít k poškození či zničení tohoto zdroje zásobování pitnou vodou. Podatel touto námítkou brojí proti vymezení a realizaci VRT v kolizi s pozemními komunikacemi a v kolizi se záložním zdrojem zásobování pitnou vodou.

Námítka č. 38 – Střet s kulturními památkami na území podatele

a) Vymezení území dotčeného námítkou

Území podatele s kulturními památkami.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro zásah do památkově chráněných kulturních památek na území podatele.

d) Odůvodnění námítky

Na území podatele se nachází celá řada chráněných kulturních památek (viz níže), které by byly realizací VRT negativně dotčeny, avšak žádná z nich nebyla identifikována v SEA a ani jakkoli zohledněna při návrhu 9 AZÚR SK.

Jedná se o památkově chráněné kulturní památky rejst. č. ÚSKP 53807/2-970 (venkovská usedlost); rejst. č. ÚSKP 40953/2-971 (kříž); rejst. č. ÚSKP 35935/2-969 (stodola); vše na území podatele a vše ve sféře potenciálně negativního vlivu VRT. Ohroženy jsou i další kulturně cenné objekty na území podatele jako je kaple v obci Bahno, nebo historický vodní mlýn Bahýnko. Přimo dotčeno trasou VRT bude též okolí nedalekého hradu Sion.

Ochrana těchto kulturních památek je přitom nepostradatelnou součástí života obce a rozvoje území obce. Podatel proto námítkou brojí proti vymezení koridoru VRT jakýmkoli

způsobem, který se dotýká kulturních památek na území obce. Celé území podatele by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní krajinný ráz, který do značné míry určují právě výše uvedené památky ve spojení s dalšími výše uvedenými environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by bylo jako celek nevratně poškozeno.

Námítka č. 39 – Odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady v počtu cestujících v úseku Praha-Brno jsou nereálné, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy).

Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR znamená 21 milionů cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (tj. 60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

Uvedený odhad je nereálný. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány již po řadu let až desetiletí. A v tomto směru vybočuje výrazně nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých VRT evropských států, ale dokonce i v rámci ucelených celostátních systémů (sítí) VRT v jednotlivých zemích EU, zahrnujících několik dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

Skutečné počty cestujících v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;

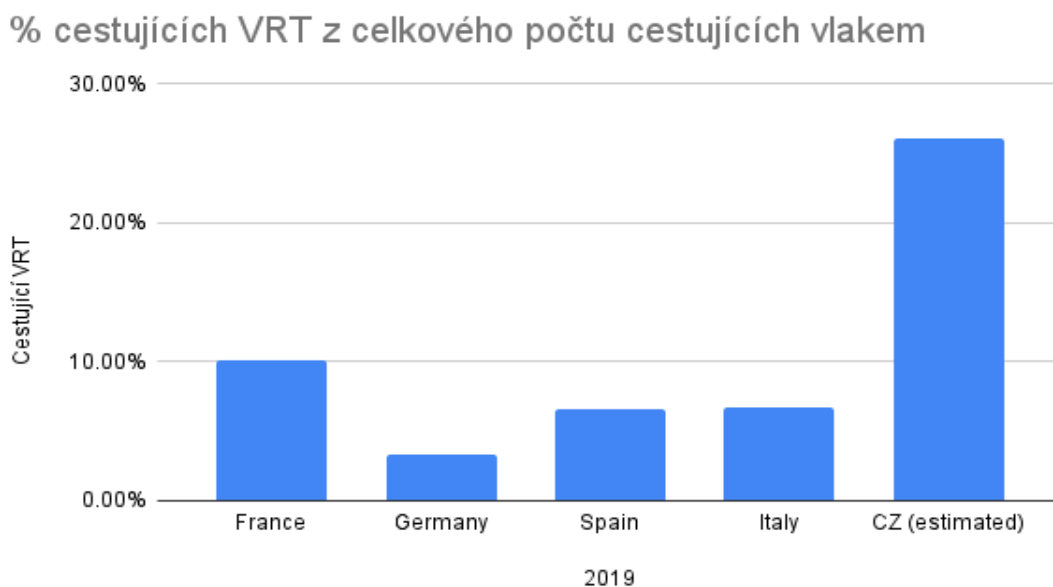
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

Právě citované skutečné počty cestujících v uvedených zemích EU platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT v příslušných zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

Případné úvahy pořizovatele či zpracovatele studie proveditelnosti, které by vycházely z předpokladu, že VRT v úseku Praha-Brno bude natolik unikátní, že počty cestujících po této české trati budou převyšovat počty cestujících po VRT (i po celostátní síti VRT) ve Francii, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. A nelze je považovat za stav věci zjištěný bez důvodných pochybností.

Odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti SŽ, jsou procesně nepřijatelné (viz samostatná námitka), a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné.

Jako názorný doklad nereálnosti odhadu počtu cestujících podatel předkládá graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:



Námítka č. 40 – Odhady zkrácení doby jízdy jsou zkreslené

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel namítá, že odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí jsou zkreslené, takže návrh 9 AZÚR SK vychází z chybně zjištěného skutkového stavu a jeho podklady jsou chybné.

d) Odůvodnění námítky

Návrh 9. AZÚR SK je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: *„Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“* Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

Uvedené odhady jsou zkreslené (zavádějící). Platí totiž jen pro nejrychlejší vlaky a jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Nadto v odhadech není započítán čas na dopravu k terminálu, parkování, cestu od parkoviště k nástupišti, zakoupení jízdenky, a doba potřebná pro nástup cestujících a vypravení vlakové soupravy, což v součtu představuje přinejmenším 1 až 1,5 hod denně.

Návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „rychlost 320 km/h“, na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“. Návrh totiž uvádí, že: *„Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.“* Je přitom zřejmé, že tyto „další“ vlaky nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší. Nadto budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu vyšší, o čemž pořizovatel neuvažuje. Samotný souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a dalších (běžných) vlaků na jedné trati ovšem narušuje koncept (skutečné) vysokorychlostní trati.

Nadto, z návrhu není zcela jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka.

Návrh v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy účelově vybírá jenom nejlepší dílčí odhady pro ideální stav, takže evidentně nejde o věcně správné objektivní a „komplexní“ zdůvodnění na podkladě řádně zjištěného skutkového stavu.

Námítka č. 41 – Chybné údaje o VRT v síti TEN-T

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Návrh 9 AZÚR SK obsahuje nepravdivé údaje o tom, že navržené koridory VRT jsou „součástí sítě TEN-T“, což je v rozporu se skutkovým stavem.

d) Odůvodnění námítky

V PÚR (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.

V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění opakovaně uváděno, že „vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“

Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou však nesprávné, takže údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu 9 AZÚR SK jsou chybné a neodpovídají skutečnosti. Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou ve skutečnosti zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si měl být těchto skutečností vědom z úřední povinnosti.

Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v zavádějící představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217 naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Odůvodnění je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. Došlo tak k porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení způsobující nezákonnost návrhu.

Námítka č. 42 – Odůvodnění návrhu je v rozporu s VVURÚ, resp. SEA

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Obsah odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK je v rozporu s obsahem VVURÚ, resp. SEA, a návrh je proto nesprávný, nezákonný a ve výsledku neprojednatelný.

d) Odůvodnění námítky

V důsledku procesně vadnému postupu pořizovatele, kdy k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021 (viz výše), v němž nebyly zohledněny výsledky VVURÚ, resp. SEA, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů (z prosince 2021).

Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.

Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:

Odůvodnění I. Textová část uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“;
- na str. 5 a 8 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedna o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“;
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“;
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“;
- str. 12, 13: „koridor nevytváří ani nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“;

- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“;
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“;

Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. ... U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“;
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“;
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“;
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“;
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“;
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
 - minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;
 - minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
 - zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
 - minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

- minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

Z důvodu vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, je odůvodnění jako celek vadné, neprojednatelné a ve výsledku nesprávné a nezákonné.

Námítka č. 43 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatele, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jeho území

a) Vymezení území dotčeného námitkou

Území podatele.

b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

Viz výše bod II. tohoto podání.

c) Obsah námítky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SK pro neproporcionální zásah do práv podatele jako územně samosprávného celku a vlastníka nemovitostí, a rovněž do práv občanů a vlastníků nemovitostí na území podatele, přičemž v návrhu 9 AZÚR SK nebyl proveden přezkoumatelný test zásahu VRT do výše uvedených práv.

d) Odůvodnění námítky

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality

(přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 9 AZÚR SK splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT v návrhu 9 AZÚR SK předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný, přičemž podatel je nucen namítnout, že navrhované zásahy do práv subjektů v trase VRT, včetně podatele, jsou zcela neproporcionální.

Návrh 9 ZÚR SK zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, včetně podatele, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do právo na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace záměru VRT dle návrhu 9 AZÚR SK.

Provedení testu proporcionality chybí nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu, ale dokonce i pro dílčí část záměru sledovaného navrženými koridory D216 a D217 v rámci Středočeského kraje, který je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, včetně území podatele, přičemž podatel je přesvědčen, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění

zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže (k romu viz též výše samostatná námitka).

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT (viz výše). Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 9 AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatele) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za současného stavu, kdy návrh 9 AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, je podatel nucen suplovat procesní činnost pořizovatele a sám, na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy obce, občanů a vlastníků na svém území, které návrh ignoruje, přičemž podatel již nebude mít procesní možnost vyjádřit se k tomu, jak pořizovatel tyto střety vyhodnotí.

K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě návrhu 9 AZÚR SK je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů. Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) úseku Praha-Brno-Břeclav činit 323 923 mld. Kč, nehledě pak na náklady na výstavbu celého systému Rychlých spojení, které Správa železnic odhaduje na cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí, viz příslušná námitka. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé

vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh 9 AZÚR SK se přitom v odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se vůbec nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu (popřípadě i na provoz) vysokorychlostních tratí, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu a provoz VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studii proveditelnosti SŽ není z hlediska zákonné úpravy pořizování ZÚR přípustný. Nehledě na to, že náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě (viz též námitka výše).

Nadto, návrh 9 AZÚR SK konkretizuje pouze celkový rozsah záborů zemědělské a lesní půdy, avšak vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaných pozemků a staveb. Nelze tudíž zjistit ani ověřit, zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Návrh 9 AZÚR SK prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst (zejména Kolín a Kutná Hora). Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují, ačkoli takto dotčených zemědělských i jiných podniků je v rámci navržených koridorů poměrně hodně. Závěr, že „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“ Neprosto neodpovídá skutkovému stavu a reálnému stavu řešeného území.

Dokonce i ty negativní vlivy, které byly identifikovány, tak nebyly zasazeny do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá ve zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tj. celkové újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Návrh žádné takové, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru neprovádí, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. Z návrhu 9. AZÚR SK si tak nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru.

K této chybějící nezbytné stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost ani dotčené obce (včetně podatele) efektivně uplatit potřebné připomínky.

V. Závěr

Podatel je přesvědčen, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby koridor VRT nebyl v ZÚR SK v podobě návrhu 9 AZÚR SK vůbec vymezován.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Černíny na zasedání dne 27. 4. 2022 usnesením č. 10/IV/2022 podle ust. § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona.

V Praze dne 18. 5. 2022

Obec Černíny
Zastoupena Doucha Šikola advokáti s.r.o.

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce*
- *Příloha č. 01 – Přípis KÚSK ze dne 17. 2. 2022*
- *Příloha č. 02 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 26. 10. 2021*
- *Příloha č. 03 – Přípis Ministerstva dopravy ze dne 21. 2. 2022*
- *Příloha č. 04 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 10. 2021*
- *Příloha č. 05 – Přípis Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 23. 2. 2022*
- *Příloha č. 06 – Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022*
- *Příloha č. 07 – Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022*
- *Příloha č. 08 – Metodika MŽP 2015 (2014)*
- *Příloha č. 09 – Metodika MŽP 2019 (2018)*

Příloha č. 3 – návrh vyhodnocení připomínek – část A

Seznam zkratk

HMP...Hlavní město Praha

CHKO...Chráněná krajinná oblast

CHOPAV... Chráněná oblast přirozené akumulace vod

KÚSK...Krajský úřad Středočeského kraje

MD...Ministerstvo dopravy ČR

MMR...Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

MŽP...Ministerstvo životního prostředí ČR

PUPFL... Pozemek určený k plnění funkcí lesa

PÚR ČR...Politika územního rozvoje ČR

SK...Středočeský kraj

SZ...Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve spojení s § 334a zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

TEN-T...Trans-European Transport Network

ÚP...Územní plánování

VVURÚ...Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

ZÚR...Zásady územního rozvoje

ZÚR SK...Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11

AZÚR SK...Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

9. AZÚR SK...Návrh 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ZPF...Zemědělský půdní fond

ŽD...Záměr železniční dopravy

Společná předmluva návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu změny 9. AZÚR SK

[0] Předmětný koridor je podle 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 součástí globální transevropské dopravní sítě. Dle článku 9, odst. 2 „členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení této kapitoly do 31. prosince 2050“. Zákon, který zpracovává výše uvedený předpis Evropské unie na celostátní úrovni je Zákon č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. Tento zákon ve vztahu k ÚP zejména upravuje postupy při přípravě a povolování staveb dopravní infrastruktury,

kdy se v případě územně plánovací dokumentace jedná o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury, která je speciální legislativní úpravou, tedy SZ (§ 2 odst. 1 písm. k) koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy

[1] Zadáním Aktualizace č. 4 PÚR ČR byla Zpráva o uplatňování Aktualizace č. 1 PÚR ČR, jejímž návrhem bylo prověřeno doplnění požadavků vymezit návrhové koridory pro vybrané úseky, mimo jiné úsek Praha Běchovice-Poříčany (Zpráva o uplatňování Aktualizace č. 1 PÚR ČR; kapitola d. 5., bod 6)

[2] Aktualizace č. 4 PÚR ČR byla stanoviskem MŽP podmíněna zpracováním vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 4 PÚR ČR, jehož součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí a posouzení vlivů na soustavu NATURA 2000

[3] Ve vztahu k předmětnému koridoru ŽD4 byly v rámci VVURÚ stanovené následující opatření pro minimalizaci identifikovaných mírných negativních vlivů (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 4 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEM; kapitola 8):

- a) realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti
- b) vyhnout se zásahům do CHKO Žďárské vrchy, omezit fragmentaci krajiny a zásahy do přírodně hodnotných lokalit preferencí tunelových variant nebo využitím estakád, zpracovat pro daný koridor migrační studii s návrhem zmírňujících opatření
- c) vyhnout se zásahům do CHOPAV Žďárské vrchy, v případě střetu respektovat ochranné podmínky CHOPAV
- d) minimalizovat zábor ZPF především v 1. a 2. třídě ochrany ZPF

[4] Veškerá navržená opatření byla Aktualizací č. 4 PÚR ČR reflektována, níže uvedeným způsobem, který byl VVURÚ vyhodnocen jako dostatečné zohlednění (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 4 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEM; kapitola 11):

- a) Opatření uvedené ve článku [3] bodu a) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 23, 24 a 24a
- b) Opatření uvedené ve článku [3] bodu b) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 20, 20a a 23 a u Kritérií v čl. 79
- c) Opatření uvedené ve článku [3] bodu c) - reflektováno v rámci republikové priority ÚP v čl. 20
- d) Opatření uvedené ve článku [3] bodu d) - reflektováno v rámci republikových priorit ÚP v čl. 19 a 20

[5] Reflektování výše uvedených republikových priorit v rámci 9. AZÚR SK je jasným důkazem o zohlednění požadavků pro snížení negativních vlivů (Textová část Odůvodnění 9. AZÚR SK; kapitola 1.1. VYHODNOCENÍ SOULADU 9. AKTUALIZACE ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE)

[6] Důvodem vymezení koridoru ŽD4 (RS1 v úseku Praha – Brno) v rámci 4. aktualizace PÚR ČR je jeho potřeba pro propojení největších Evropských měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou, která bude součástí soustavy TEN-T (PÚR; 83 d)

[7] Úkolem Ministerstev a jiných ústředních správních úřadů (MD ve spolupráci s MŽP, HMP a se SK, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem) v této souvislosti je příprava podkladů pro vymezení předmětného koridoru (PÚR ČR; 83 d)

[8] Podklady, které jsou v kompetenci MD, musí být dostatečně prověřené podle požadavků na projektové záměry resortu dopravy, přičemž všechny záměry dopravních staveb musí být technicky a ekonomicky obhájené s jasným cílem a vazbami na Dopravní politiku státu a ostatní strategické dokumenty (Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti k materiálu „Návrh Zprávy o uplatňování PÚR ČR, po aktualizaci č. 4; připomínka poř. č. 8)

[9] Úkolem pro jednotlivé kraje ve spolupráci s MD (HMP, SK, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj) je v této souvislosti na základě vybraných variant MD vymezit předmětný koridor (PÚR ČR; článek 83 d). Výsledný návrh obsažený v 9. AZÚR SK je řešen invariantně. Prověřování alternativních řešení proběhlo již v předstupu ze strany MD spolu se SŽ, a. s., kteří předali podklady k jimi vybrané variantě, která má být podrobena prověření v rámci pořizovacího procesu. S ohledem na celorepublikový význam záměru, který vyplývá z PÚR ČR i širším mezikrajským dopravním souvislostem, které výše uvedené subjekty mají v kompetenci monitorovat a spravovat, není na místě hledat další alternativy řešení ze strany Středočeského kraje, jež by nebyly těmito iniciátory požadovány a nemohly by ani pojmout dopravní aspekty mezikrajského významu, které jim nepřísluší posuzovat

[10] PÚR ČR je závazná pro pořízení a vydání zásad územního rozvoje. Krajský úřad je navíc dále povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem, přičemž do té doby nelze rozhodovat a postupovat podle částí zásad územního rozvoje, které jsou v rozporu se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem. (§ 31 odst. 4 a § 41 odst. 5 SZ). Proto Středočeský kraj plní svou zákonnou povinnost a v rámci této 9. AZÚR SK prověřuje Ministerstvem dopravy vybrané invariantní řešení koridoru v PÚR ČR označené jako ŽD4)

[10a] Dle § 39 odst. 3 SZ se k připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje, nepřihlíží. V tomto kontextu je vypořádána argumentace ohledně potřeby samotného vymezení koridoru

[11] Územně plánovací dokumentace na úrovni kraje není příslušná řešit podrobnost odpovídající měřítku územních, či regulačních plánů, a to včetně jevů v tomto měřítku zobrazitelných. (§ 36 odst. 3 SZ). Jedním ze základních principů územního plánování je postupné nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a stanovení jejího nadmístního významu v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech

v územním plánu, po stanovení detailních podmínek umístění, prostorového uspořádání, detailní ochranu veřejných zájmů (např. protihlukové ochrany, ochrany ovzduší atd.) v územním rozhodnutí nebo v regulačním plánu nahrazujícím územní rozhodnutí. Pokud by v navazující a podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v navazujícím rozhodování nebylo nalezeno řešení v souladu s právními předpisy a s podmínkami obecnější (nadřazené) územně plánovací dokumentace, musí být v této nadřazené dokumentaci hledáno nové řešení. Tento princip návaznosti jednotlivých nástrojů územního plánování je důvodem, proč nelze v zásadách územního rozvoje řešit to, k čemu je určena příslušná podrobnější územně plánovací dokumentace nebo správní rozhodování (princip subsidiarity)

[12] Předmětem pořizovacího procesu jsou vymezované plochy a koridory, a nikoliv konkrétní technické řešení staveb, či opatření (např. požadavky ke konkrétní stavbě dráhy, terminálům, zastávkám, parkovištím) z čehož je patrné, že předmětem tohoto procesu nemohou být ani jejich vlivy a dopady, ani jevy ovlivnitelné těmito faktory. Požadavky na uvedení konkrétních opatření k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí jsou v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. Mnohá napadaná témata, která jsou požadována prověřit, jsou ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. Měřítko ZÚR SK je 1:100 000 a s ohledem na § 36 odst. 3 SZ nemůžou navrhnout detailnější řešení. (§ 36 odst. 3 SZ + vyhodnocení 9. AZÚR SK)

[13] Prostřednictvím ZÚR nedochází ani k přímě regulaci konkrétních pozemků, ke kterému by mohlo případně docházet až v tom případě, že by konkrétní pozemky byly určitou aktivitou na regulovaných pozemcích významně dotčeny

[14] Pro 9. AZÚR SK bylo provedeno hodnocení vlivů návrhu dle přílohy stavebního zákona (VVURÚ včetně SEA). V rámci SEA bylo provedeno strategické hodnocení záměrů vymezených v 9. AZÚR SK z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, tedy mimo jiné i z hlediska hluku a z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz. Předmětem strategického hodnocení v úrovni ZÚR není hluková studie. Hlukové zatížení bude posouzeno až u konkrétního záměru v navazujících řízeních na základě známého technického řešení, předpokládaného rozsahu provozu a dalších podrobností. Vlivy na krajinu byly provedeny v úrovni strategického územně plánovacího dokumentu a podrobnosti měřítko 1:100 000. Podrobné hodnocení bude zpracováno v navazujících řízeních až bude známo technické řešení i rozsah zemních prací

[15] Smyslem VVURÚ je prověřit, zda není a priori vyloučeno, aby daný záměr byl do území umístěn. Konkrétní prověření a hodnocení je již úkolem a předmětem územního řízení, projektové dokumentace a posouzení stavby v procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Připomínky požadující zpracování hlukové studie ve spojení se zatížením sídel a hodnocení krajinného rázu nelze z těchto důvodů akceptovat

[16] Dokumentace obsahuje část VVURÚ a spolu s dotčenými orgány, které s dokumentem souhlasily, není důvodné tvrdit, že by vymezením koridorů došlo automaticky k významně negativnímu ovlivnění

životního prostředí. Podatelé toto negativní ovlivnění namítají obecně, aniž by předkládali jakékoliv konkrétní důkazy, které by relevantně oponovaly dokumentaci zpracované autorizovanou osobou, jenž garantuje kvalitu odevzdaného díla


1) Samostatné vyhodnocení připomínek podatelů k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

ČÍSLO VE SPISU: 16.	Č. J.: 041238/2022/KUSK	PODATEL: Liberecký kraj	DATUM: 31.3.2022	V TERMÍNU: ANO
TEXT PODÁNÍ: Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen KÚ LK, OÚPSŘ) obdržel dne 24. března 2022 jako orgán územního plánování sousedícího kraje oznámení veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje pro veřejné projednání (dále jen AZÚR STK č. 9) a Vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VURÚ) s výzvou k uplatnění připomínek k navrhovaným dokumentům dle § 42b odst. 4 ve spojení s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006, o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění. KÚ LK, OÚPSŘ po prostudování navrhovaných dokumentů neuplatňuje k návrhu AZÚR STK č. 9 a VURÚ žádné připomínky. Odůvodnění: Předmětem řešení AZÚR STK č. 9 je v podstatě vymezení 2 koridorů pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostních tratí (dále jen VRT). Konkrétně se jedná o koridor D216 pro VRT (rychlé spojení RS1) Praha – Brno – Ostrava - Katowice v úseku Poříčany – hranice Středočeský kraj/kraj Vysočina a koridor D217 pro VRT (rychlé spojení RS5) Praha – Wrocław v úseku Poříčany – Nymburk (spojka z VRT Polabí do Nymburku). Vymezené koridory se nalézají na území obcí s rozšířenou působností Kolín, Kutná Hora a Nymburk. Navrhované veřejně prospěšné stavby VRT se přímo netýkají území Libereckého kraje.				
VYHODNOCENÍ: Bereme na vědomí				
ODŮVODNĚNÍ: X				
ČÍSLO VE SPISU: 18.	Č. J.: 054911/2022/KUSK	PODATEL: Kraj Vysočina	DATUM: 3.5.2022	V TERMÍNU: ANO
TEXT PODÁNÍ: Kraj Vysočina, obdržel dne 25. 3. 2022 oznámení o konání veřejného projednání návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, které proběhne dne 11. 5. 2022. V souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, Kraj Vysočina neuplatňuje k projednávané 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje žádné připomínky, neboť vlastním řešením aktualizace nedojde k ovlivnění záměrů na hranicích s Krajem Vysočina. Návrh 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje řeší vymezení koridorů železniční dopravy D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje a D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk. Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina ve znění Aktualizací č. 1 – 8 vymezují plochu územní rezervy koridoru pro vysokorychlostní trať, která navazuje na koridor železniční dopravy D216.				
VYHODNOCENÍ: Bereme na vědomí				
ODŮVODNĚNÍ: X				
ČÍSLO VE SPISU: 19	Č. J.: 057220/2022/KUSK	PODATEL:	DATUM: 9.5.2022	V TERMÍNU: ANO

		Vodohospodářská společnost Vrchlice – Maleč, a.s.		
<p>TEXT PODÁNÍ: Dovolují si vznést připomínky k dokumentaci v předmětu uvedeném.</p> <p>a) Vodohospodářská společnost Vrchlice – Maleč, a.s. je vlastníkem a provozovatelem vodovodů a kanalizací v dotčeném území - situace sítí je přiložena přílohou tohoto dokumentu. Změna územního rozvoje se dotkne našich stávajících sítí a naší plánované výstavby inženýrských sítí, proto žádáme, abychom byli v rámci dotčeného území oprávněným investorem dle §23a stavebního zákona pro všechny stupně projednávání Zásad územního rozvoje, regulačních plánů a územních plánů.</p> <p>b) V dokumentaci není řešen dopad změny Zásad územního rozvoje na vodárenskou nádrž Vrchlice a její povodí, která je nenahraditelným zdrojem surové vody pro výrobu vody pitné pro populaci cca. 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora a města Sázava a je přímo dotčena změnou územního rozvoje. V dokumentaci nejsou zmíněny hlavní přítoky do vodárenské nádrže, které primárně zajišťují její plnění a bude v následujících stupních řízení nutné jejich zachování. V dokumentaci není zmíněna problematika možného zhoršení kvality a kvantity surové vody, ať výstavbou nebo využíváním území, případně dopady ekologických havárií na vodárenskou nádrž. Žádáme, aby dokumentace byla o toto posouzení rozšířena. Správce vodárenské nádrže Vrchlice a jejího povodí, společnost Povodí Labe s.p., má vypracovanou studii VD Vrchlice - vodní zdroje a jejich perspektiva, které by měla být reflektována i v územně plánovací dokumentaci Krajské úrovně.</p>				
<p>VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná</p>				
<p>ODŮVODNĚNÍ: Ad a): Podle § 39 odst. 2 je každý oprávněný podat k předmětnému návrhu územně plánovací dokumentace na úrovni kraje připomínku. Význam připomínky je dále popsán v § 172 odst. 4 SŘ, kdy tento typ podání může použít kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny. Tento typ podání tedy neodpovídá náležitostem žádosti podle § 23a a tudíž není tuto žádost v rámci pořizovacího procesu 9. AZÚR SK vyřešit.</p> <p>Ad b): Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorská, Čáslavská a části Kolínska. Vymezený koridor je trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody bylo z tohoto důvodu klasifikováno jako nulové. Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků (viz výše) vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresiemi přirozeného reliéfu spojené se zásadním a nepřipustným ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona).</p> <p>Ve vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže je však nezbytné zohlednit kumulativní působení všech těchto případů, které v úseku procházejícím povodím VN Vrchlice nastanou. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí také jako mírně negativní.</p>				

Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby bude řešena v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. I tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, které spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybaveným zařízením na záchyt ropných látek.

Ve věci předmětné studie je nutné konstatovat, že příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaných podkladových materiálů.

ČÍSLO VE SPISU: 37.	Č. J.: 060177/2022/KUSK	PODATEL: 	DATUM: 15.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---	---------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: 1. Pro koridor D216 navrhuji doplnit další požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví, a to:

(n) Využít koridor D216 vedle vysokorychlostní železniční tratě také k umístění konvenční železniční tratě s mnoha zastávkami a s přestupy na regionální tratě, která obyvatelstvu umožní cestování environmentálně šetrným druhem dopravy do metropole Prahy a regionálního cíle Český Brod. Nepřipustit na vysokorychlostní železniční trati výstavbu koncentrovaných terminálů francouzského typu, které jsou pro dané území s kapilární sítí 5m silnic z hlediska dopadů nárůstu průjezdné silniční dopravy a záboru ZPF neakceptovatelné.

(n) Při přípravě stavby VRT uplatnit institut komplexních pozemkových úprav.

2. V části C.2 VVURÚ zatím nelze souhlasit se závěry, že navržené dopravní koridory D216 a D217

a. k sobě budou přitahovat hospodářský rozvoj (bod 2)

b. budou mít pozitivní vlivy na vývoj počtu obyvatelstva, nezaměstnanost a dojížděku za prací (bod 4)

c. budou mít pozitivní vliv na intenzitu výstavby nových bytů (bod 5),

d. budou mít vliv „+2“ na kvalitu silniční a železniční sítě a vliv „+2“ na dopravní obsluhu území (bod 12).

Ani jedno z toho nebudou, protože v oběma koridory dotčeném území ve stávající podobě studie proveditelnosti VRT nemají žádné terminály. Do určité míry by to bylo možné v případě využití koridoru D216 pro regionální dopravu, viz 1. připomínka.

3. V části E.2 VVURÚ v případě koridoru D216 zatím nelze souhlasit s ohodnocením „+1“ v bodě 18. Viz předchozí připomínka. Ohodnocení by mělo být „0“.

4. V části E.2 VVURÚ nelze souhlasit s ohodnocením „+2“ v bodech 23, 24 a 27. Takové vyhodnocení je zcela zcestné a nekompetentní. Dosavadní návrh dle studie proveditelnosti VRT neobsahuje využití koridoru pro cíle uvedené v bodech 23, 24 ani 27 (= vliv je „0“). Do určité míry („+1“) by to bylo možné v případě využití koridoru pro regionální dopravu, viz 1. připomínka.

5. V části E.2 VVURÚ nelze souhlasit s ohodnocením „+1“ v bodě 28. Takové vyhodnocení je zcela zcestné a nekompetentní. Předmět AZUR9SK je zcela mimo možnosti plnění bodu 28. Správné vyhodnocení je „0“. Podle bodů 2 až 5 je nutno rovněž upravit Shrnutí částí E.2 a Shrnutí v části F.

6. Výběr konkrétní varianty VRT Praha – Brno z celé řady variant studovaných ve studii proveditelnosti byl proveden pouze interně v resortu MD. Nelze vyloučit, že tento výběr byl správný, ale samotný proces výběru nebyl transparentní vůči veřejnosti, takže veřejnost ve vybraném koridoru ho zcela logicky neakceptuje. Má-li se tento procesní deficit výběru zmírnit, je třeba, aby se MD k takovému procesu s účastí veřejnosti vrátilo, pro což lze využít čas získaný rychlejší zpracováním AZUR9SK. Vhodným formalizovaným procesem je SEA na všechny

studované varianty s vyhodnocením variant v rozsahu VVURÚ ZÚR, v rozsahu jejich ekonomických nákladů a dopravních přínosů variant, přičemž většina těchto informací se již ve zpracovaných dokumentech nachází.

VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná

ODŮVODNĚNÍ:

Ad 1) Vychází zejména z předmluvy bodu [7] a [9]. Příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaným obsahem podkladových materiálů, přičemž mu nepřisluší tyto materiály jakkoliv zpochybňovat. Pořizovatel má povinnost vycházet z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK. Druhá část vyhodnocení této námítky vychází z zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřisluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad 2) V rámci této problematiky je nutné rozlišit koncepční rozdíl mezi vymezením koridoru územní rezervy v platných ZÚR SK a vymezením navrhovaných koridorů D216 a D217. Vymezení koridoru územní rezervy vychází z předpokladu napojení VRT v ČR na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť, přičemž přes území ČR měly být trasy vedeny v co nejkratším směru se zapojením stanic Praha, Brno a Ostrava. Návrh 9A ZÚR naopak vychází z koncepce tzv. „Rychlých spojení“ založený na infrastrukturní a provozní provázanosti VRT a sítě konvenční železniční dopravy.

Z této koncepce lze pro dotčenou část území Stč. kraje dovodit:

a) Prostor Český Brod – Poříčany, kde dochází ke křížení dvou hlavních směrů VRT a to RS1 Praha – Brno (ŽD4 dle PÚR ČR) a RS5 Praha – Hradec Králové – Wrocław (ŽD8 dle PÚR ČR) s propojením na konvenční železnici č. 060 Poříčany – Nymburk, získá mimořádný polohový potenciál s předpokladem pro lokalizaci řady rozvojových aktivit (mj. údržbová základna VRT).

b) Koridor „VRT“ Praha – Brno významně odlehčí stávající železnici č. 230 Praha – Kolín – Kutná Hora – Čáslav, která bude více využita pro regionální a meziregionální dopravu s předpokladem posílení kooperačních vazeb měst a obcí v území s vazbou na tento koridor.

c) Díky „sjezdu“ ve Světlé n. Sázavou (viz A10 ZÚR VYS) a možnosti využití navazujícího koridoru VRT do Jihlavy dojde zejména v případě Kutné hory, Čáslavi a Golčova Jeníkova k posílení vazeb na Jihlavu.

d) Realizace obou záměrů bude mít nutně významný dopad na rozvoj infrastruktury a provozní organizace systémů dopravy určených k obsluze navazujících území.

Z výše uvedeného vyplývá, že návrh 9A ZÚR SK vytváří předpoklady pro populační a hospodářský rozvoj zejména v prostoru Český Brod – Poříčany – Nymburk / Kolín (koridor D217) a dále v ose Kolín – Kutná Hora – Čáslav. Na základě výše uvedeného je tedy možné dotčené závěry hodnocení VVURÚ považovat za správné. Nad rámec výše uvedeného, je možné doplnit, že ZÚR, resp. ÚPD obecně vytváří pouze územní podmínky proto, aby ve vymezených plochách a koridorech mohlo dojít k umístění konkrétních záměrů (staveb). Technické řešení, ale též navazující provozně organizační záležitosti jsou zcela mimo měřítko a zákonné kompetence ZÚR.

Ad 3) Hodnocení „+1“ je zcela v pořádku; Jak již bylo uvedeno ve vypořádání předchozí připomínky (viz ad b) + ad d), návrh 9. AZÚR vytváří předpoklady pro zkvalitnění dopravní obslužnosti v obou výše uvedených částech SK. Kromě toho i na koridory vymezené návrhem 9. aktualizace se vztahují

další ustanovení je v platných ZÚR SK, a to konkrétně článek (110b) písm. c), druhá odrážka – „řešit zajištění dopravní obslužnosti a zpřístupnění přilehlých území“.

Ad 4)

Všeobecně: Studie proveditelnosti VRT je pouze „základním podkladem“ pro pořízení a zpracování 9. AZÚR SK. S ohledem na územně technické a provozně ekonomické zaměření logicky nemůže (a není k tomu ani kompetentní) závazně stanovovat požadavky na využití území a podmínky pro rozhodování. Tyto kompetence náleží výhradně územně plánovací dokumentaci.


- Ad 23) Hodnocení „+2“ je zcela v pořádku; V odůvodnění 9. AZÚR SK je zcela jednoznačně popsáno, k jakým korekcím ve vymezení navrhovaného koridoru došlo v porovnání s koridorem původně vymezené územní rezervy, přičemž provedené úpravy byly motivovány především ochranou zástavby a minimalizací dopadů na kvalitu obytného prostředí dotčených sídel (Klučov, Svojsice, Dolní Chvatliny, Podousy, Pučery, Červené Janovice). Vyhodnocení vlivů návrhu 9A ZÚR SK na životní prostředí (SEA) v kap. 11 (část A VVURÚ) stanovuje požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech z hlediska minimalizace vlivů na obyvatelstvo (hluk) a na dotčené složky životního prostředí. Způsob jejich převzetí do výrokové části 9. AZÚR SK je zcela v kompetenci projektanta včetně povinnosti prokázat závažné důvody, pokud některé z těchto požadavků zohledněny nebyly (§ 40 odst. 2 písm. d) SZ.).
- Ad 24) Hodnocení „+2“ je zcela v pořádku; Problematika zkvalitnění dopravní dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury je komentována výše. Z hlediska ochrany veřejného zdraví je zásadní fakt, který je v rámci vyhodnocení vlivů návrhu 9. AZÚR SK na životní prostředí (SEA) opakovaně zdůrazňován, a to že vymezení obou koridorů vytváří systémový předpoklad pro převedení významné části přepravních výkonů ze silnice na železnici, a to jak v oblasti osobní, tak i nákladní dopravy a ve svém důsledku tedy i k poklesu dopravní zátěže na silniční síti.
- Ad 27) Hodnocení „+2“ je zcela v pořádku; Koncepce VRT, resp. „rychlých spojení“ respektuje sídelní strukturu ČR. V dotčené části SK to lze doložit vazbou obou vymezených koridorů na významná centra osídlení (Kolín, Nymburk, Český Brod + Jihlava z hlediska širších vztahů). Problematika zkvalitnění dopravní dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury je komentována výše. Návrh 9. AZÚR SK tak beze zbytku naplňuje i druhý odstavec citované priority, a to „Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční (...) dopravy, včetně (...) efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi (...)“

Ad 5) Hodnocení „+1“ je zcela v pořádku; Zkvalitnění dostupnosti center osídlení a zvýšení rozvojového potenciálu jako přímý důsledek uplatnění 9. AZÚR SK lze mimo jakoukoliv pohybnost považovat za příspěvek k zajištění kvality života obyvatel v dotčené části SK. S ohledem na to, že zbývající část textu této priority se k problematice 9. AZÚR nevztahuje, bylo vyhodnocení přínosu klasifikováno hodnotou „+1“.

Ad 6) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Předmětem návrhu 9. AZÚR SK je invariantní řešení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojky v úseku VRT – Nymburk, včetně staveb souvisejících. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, podle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno. Proces výběru konkrétní varianty není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK

ČÍSLO VE SPISU: 48.	Č. J.: 060263/2022/KUSK	PODATEL: 	DATUM: 16.5.2022	V TERMÍNU: ANO
------------------------	----------------------------	---	---------------------	-------------------

<p>TEXT PODÁNÍ:</p> <p>Dobrý den,</p> <p>Uplatňuji tyto připomínky</p> <p>a) Katastr obce Zalešany je ve studii SŽ, s.o., a v předložených podkladech pro návrh na změnu ZÚR uveřejněných na stránce Stř. kraje hodnocen jako území ohrožené souběhem negativních efektů více investičních záměrů {zejména jde o VRT, dále o rozšíření silnice první třídy č.12 Praha-Kolín na tři pruhy a přetrasování tahu Pecky - Kouřim ze silnice druhé třídy č. 334 na silnici č. 329 v trase Pecky - Plaňany - Miškovice - Kouřim). Jde zejména o hluk. Proto žádám: 1) vypracování komplexní dopadové, zejména hlukové studie pro katastr obce Zalešany (může být spojeno do jedné studie pro celé souběhem dopadů investičních záměrů ohrožené území) vyhodnocující očekávané dopady všech investičních regionu a zohlednění předpokládaných efektů při realizaci těchto projektů v ZÚR, resp. jejich respektování v dalších fázích posuzovacího a schvalovacího řízení (EIA, řízení o vydání stavebního povolení atd.) 2) V každém případě žádám vedení VRTu v úseku od překročení vodního toku Výrovka (mezi obcemi Miškovice a Klášterní Skalice) až překročením vodního toku Bečvarka u obce Svojsice, tj. přes kopec s pomístním názvem "Paleček" v zářezu hlubokém aspoň 10 metrů, který by maximálně eliminoval šíření hlukové zátěže v krajině,</p> <p>b) VRT naruší vedení trati 012 v úseku Bošice Miškovice - Kouřim. Žádám, aby byla na stavbu VRTu do optimalizace vedení této regionální trati v úseku Bošice smyslu napřímení vedení trati v úseku Bošice - Kouřim ve smyslu napřímení vedení trati a tím zvýšení traťové rychlosti v daném mezistaničním úseku (včetně odstranění současného propadu rychlostí kvůli nevhodnému umístění křížení trati se silnicí třetí třídy Kouřim - Bošice). Lze toto řešit v rámci připomínek k ZÚR v této fázi, nebo kdy a jak to řešit? Děkuji,</p>				
<p>VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná</p>				
<p>ODŮVODNĚNÍ:</p> <p>Ad a) Vychází zejména z předmluvy bodů [12] a [14]; hluková studie a další podrobnosti uvedené podatelem v bodě 1), stejně jako konkrétní technické řešení a další podrobnosti uvedené podatelem v bodě 2) pořizovacímu procesu 9. AZÚR nepřísluší.</p> <p>Ad b) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]; podatelem požadované položky souvisí s konkrétním technickým řešením stavby nebo s vlivy s nimi souvisejícími, jenž nejsou předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK</p>				
<p>ČÍSLO VE SPISU: 49.</p>	<p>Č. J.: 060332/2022/KUSK</p>	<p>PODATEL: Město Lysá nad Labem</p>	<p>DATUM: 16.5.2022</p>	<p>V TERMÍNU: ANO</p>
<p>TEXT PODÁNÍ: Městský úřad Lysá nad Labem, odbor výstavby a životního prostředí, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), na základě Oznámení veřejného projednání návrhu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů, které zaslal:</p> <p>Středočeský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu, IČO 70891095, Zborovská č.p. 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov ve věci: 9. AZÚR SK má následující připomínku: od 1. 1. 2021 došlo ke změně hranic obcí s rozšířenou působností, a obce Bříství, Kounice a Vykáň spadají pod ORP Lysá nad Labem. Dříve byly pod ORP Český Brod. Pro snadnější práci se Zásadami územního rozvoje žádáme o zařazení předmětných obcí pod ORP Lysá nad Labem.</p>				
<p>VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná</p>				

ODŮVODNĚNÍ: Podatelem požadovaná úprava byla již zohledněna v rámci pořizovacího procesu 3. AZÚR SK.				
ČÍSLO VE SPISU: 68.	Č. J.: 061584/2022/KUSK	PODATEL: 	DATUM: 18.5.2022	V TERMÍNU: ANO
<p>TEXT PODÁNÍ:</p> <p>Věc: Námitka k vybudování VRT</p> <p>Nesouhlasíme s vybudováním VRT přes naše pozemky a to z důvodu, že velmi zasáhne do životního prostředí a krajinného rázu v našem kraji.</p> <p>V dnešní době je potřeba obzvlášť ochraňovat spodní vody, rostliny a živočichy. Přímo zde se potýkáme všichni s nedostatkem vody v krajině až tak, že vysychají studny a voda se musí dovážet cisternami. Na plánované trase VRT pramení vodní tok Polepka a také zde hnízdí čápi černí a to minimálně 8 let. Podklady a fotky jsme poslali na naší obec Suchdol u Kutné Hory. Předpokládáme, že právě vy odborníci na životní prostředí by jste měli ochraňovat již zmíněnou vodu, rostliny a živočichy. Vaše rozhodnutí je pro nás velmi důležité, a proto věříme, že zvítězí zdravý rozum a ne zájmy developerů.</p> <p>Majitelé pozemků KÚ Solopysky, Malenovice, Dobřeň</p>				
VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná				
ODŮVODNĚNÍ: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořen význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.				
ČÍSLO VE SPISU: 73.	Č. J.: 061838/2022/KUSK	PODATEL: Město Kutná Hora	DATUM: 18.5.2022	V TERMÍNU: ANO
TEXT PODÁNÍ: Uplatňujeme námitku k projednávanému návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Naše námitka jakožto svrchovaného samosprávného celku směřuje k vedení trasy koridoru pro železniční dopravu D216 – vysokorychlostní trať (dále jen „VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou, včetně staveb souvisejících. Konkrétně se jedná především o jižní polovinu této trasy, která se dostává, mimo jiné, do přímého střetu (přetíná je) s povodím vodního toku Vrchlice, které napájí vodní nádrž Vrchlice. Tato vodní nádrž představuje zdroj pitné vody pro cca				

50 000 obyvatel včetně samotné Kutné Hory. Máme vážné (a dosud bohužel plnohodnotně nevyvrácené) obavy o setrvání plné funkčnosti a kvality tohoto zcela zásadního vodního zdroje.

VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná


ODŮVODNĚNÍ:

Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska. Vymezený koridor je trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody bylo z tohoto důvodu klasifikováno jako nulové.

Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků (viz výše) vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresemi přirozeného reliéfu spojené se zásadním a nepřipustným ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona).

Ve vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže je však nezbytné zohlednit kumulativní působení všech těchto případů, které v úseku procházejícím povodím VN Vrchlice nastanou. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí také jako mírně negativní.

Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby bude řešena v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. I tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, které spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybavených zařízení na záchyt ropných látek.

ČÍSLO VE SPISU: 75.	Č. J.: 062053/2022/KUSK	PODATEL: 	DATUM: 18.5.2022	V TERMÍNU: ANO
-------------------------------	-----------------------------------	--	----------------------------	--------------------------

TEXT PODÁNÍ: Připomínky k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

1. Územní rezerva

[1] Z podkladů, na základě kterých návrh AZÚR vznikl, vyplývá, že studie proveditelnosti VRT vychází z mnoha let zastaralé, ve všech směrech překonané, územní rezervy, která vzhledem k době vzniku nemůže respektovat moderní požadavky na umístění této investice do krajiny, přestože v době vzniku už mohly být již zřejmé některé kolize ze skutečností. Tuto skutečnost mimo jiné konstatuje samotný návrh AZÚR, kdy je uvedeno, že „Koridor vymezený jako územní rezerva byl aktuální před více jak 20 lety.“

[2] Podatel namítá, že územní rezerva, která byla vytvořena za účelem realizace projektu VRT, byla prováděna bez nezbytných podkladů a širších poznatků umístění a výstavby tratě evropského významu a moderního trendu. O tomto svědčí i fakt, že územní rezerva byla zanesena a vymezena v územních plánech o několik let dříve, než byly provedeny a posouzeny variantní studie proveditelnosti, přičemž ani variantní studie nebyly provedeny v nezbytném komplexním rozsahu.

[3] Podatel namítá, že tvrzení, že koridor byl vymezen na základě studie proveditelnosti, která v první etapě posuzovala 10 variant není pravdivé, resp. je zavádějící. Ze zveřejněných studií

proveditelnosti je zřejmé, že byly vytvořeny pouze 2 varianty, které následně obsahovaly podvarianty, které se však od hlavní studie lišily pouze nepatrně.

[4] Severní varianty SK1 až SK3 vycházely z územní rezervy, a všechny měly shodný nejproblématictější úsek na rozhraní Středočeského Kraje a Kraje Vysočina. Pozdější oponentní varianty byly navrženy podél dálnice D1, ještě v obtížnějším, extrémně komplikovaném terénu při přechodu řeky Sázavy u Prahy a vodní nádrže Švihov.

2. Ekonomické aspekty

[5] Podatel současně namítá, že nedostatečným postupem správního orgánu, který nezadal dostatečně detailní vypracování studie proveditelnosti zahrnující dopad na finanční stránku věci a životní prostředí, nebyly prověřeny další možnostmi vedení trasy, i když by se mohlo jednat o mnoho úspornější trasy.

[6] Ze studií proveditelnosti logicky vyšla lépe tzv. územní rezerva s variantami SK1 – SK3 (které se liší mezi sebou jen v minimálních detailech), přestože k překonání středně obtížného terénu územní rezervy je třeba obrovských dodatečných investic, zejména na výstavbu tunelů a mostů, které byly ve studii proveditelnosti opomenuty.

[7] Podatel uvádí, že studie proveditelnosti, z jejíž závěrů vychází AZÚR, se dostatečně nevypořádala s ekonomickými aspekty zaměřenými na úspornější řešení vedení trasy, zejména:

– s možností zlevnění výstavby delším rozsáhlejším využitím hlavního železničního koridoru, tj. směřovat trať současným hlavním koridorem na Kolín, který je veden v rovině; – s možností vést trasu jednodušším rovinatějším terénem, který by tak vyžadoval nižší náklady na realizaci.

[8] Z návrhu AZÚR lze konstatovat, že nebyly provedeny varianty z hlediska vhodnější možnosti průchodu mezi Středočeským krajem a krajem Vysočina, lehčím, příznivějším, podstatně jednodušším výškovým profilem průchodu krajiny.

3. Nekoncepčnost projektu VRT

[9] Aktuálně projednává aktualizace ZÚR ve Středočeském kraji je projednávána bez toho, aniž v rámci kooperace a efektivity schvalování docházelo k projednávání aktualizace ZÚR též v Kraji Vysočina. Část vedení tratě VRT je tedy projednávána bez ohledu na to, zda je zaručena vhodná návaznost v Kraji Vysočina, kde k aktualizaci ZÚR dosud nedošlo a není ani znám datum, kdy by k veřejnému projednání aktualizace ZÚR mělo dojít. Z informací poskytnutých Krajským úřadem Kraje Vysočina navíc vyplývá, že Správa železnic dosud ani nepodala žádost o aktualizaci ZÚR pro realizaci závěru stavby VRT.

[10] Z návrhu AZÚR vyplývá, že správní orgán konstatoval návaznost v Kraji Vysočina pouze s odkazem na územní rezervu, která je však již značně zastaralá, jak je uvedeno výše.

[11] Dle návrhu AZÚR a v něm upřesněné definování vedení VRT ve Středočeském kraji by trať nasměrovala do nejproblématictějšího úseku přechodu ze Středočeského kraje do Kraje Vysočina, do míst, kde by trať VRT procházela 9 km údolím vodního toku. Trať VRT by zde měla velkým valem zasypat údolí a vodní tok. Vedle toho by bylo třeba v daném místě postavit i tunel do boku koryta řeky, aby trať vůbec překonala zdejší výškové nerovnosti. Tato skutečnost znamená totální destrukci zdejšího povodí.

[12] Z výše uvedeného je zřejmé, že projednávání aktualizace ZÚR bez toho, aniž by dané správní řízení bylo vedeno souběžně s procesem aktualizace ZÚR v Kraji Vysočina, má za následek nekoncepčnost projektu VRT, kdy na sebe jednotlivé části projektu nenavazují. Tímto jednáním správního orgánu dochází k vynakládání veřejných finančních prostředků, aniž by byla zaručena jejich efektivita. Správní orgán tímto jedná v rozporu s principy dobré správy.

[13] Podatel současně namítá, že vedení správního řízení o aktualizaci ZÚR bez navazujícího řízení o aktualizaci ZÚR v Kraji Vysočina, je v přímém rozporu se zásadou hospodárnosti uvedenou v § 6 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

4. Životní prostředí

[14] Podatel dále uvádí, že zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje, při kterém se vycházelo z mnoho let staré územní rezervy, byly zanedbány nejen ekonomické úspory, ale i dopad realizace projektu VRT na životní prostředí, a v tomto smyslu zohlednění moderních postupů při průchodu krajinou.

[15] Studie proveditelnosti a předchozí studie tras neměly zohledněny ekologické alternativy vedení tratě krajinou a přechodu trasy mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina.

[16] V rámci variant vedení trasy VRT bylo opomenuto zadání ochrany vodních toků, respektive nebyly provedeny další studie, které by vedení trasy VRT odklonily od vodních toků za účelem jejich ochrany. Již jižní varianty JK1 a JK2 protínaly nádrž pitné vody Švihov. Cílové směřování trasy současného koridoru D 216 směrem k hranicím s Krajem Vysočina do místa Zbýšov znamená, že koridor povede po pěti kilometrech dále v Kraji Vysočina údolím vodní toku řeky Sázavky v délce devíti kilometrů s jeho několikanásobným křížováním včetně několika křížení se stávající železniční tratí v údolí řeky.

[17] Podatel si dovoluje zdůraznit, že vodní toky je třeba chránit jako ohrožené a nenahraditelné složky životního prostředí a přírodní zdroje. Vodní tok je biosféricky z hlediska biodiverzity nejdůležitějším krajinářským prvkem v jinak jednotvárné zemědělské krajině bez významnějších krajinářských prvků. Vodní tok je nejbohatší na faunu a diverzitu flóry v krajině a současně je nejpřirozenější bariérou proti erozi v zemědělské krajině. Malé vodní toky hrají a budou hrát rozhodující roli v boji proti suchu jako prvky nejvhodnějšího a nejpřirozenějšího zadržování vody.

[18] Vedení trasy za rozhraním Středočeského kraje s Krajem Vysočina vodním tokem je v přímém rozporu s bodem snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof

[19] Ze samotných podkladů k aktualizaci ZÚR vyplývá, že „V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).“

[20] Současně návrh na aktualizaci ZÚR obsahuje i informaci o zásahu do životního prostředí a krajinného rázu, kdy je uvedeno, že „V důsledku využití koridorů D216 a D217 dojde k ovlivnění stanovištních podmínek v rozsahu železniční trati a jejího blízkého okolí. Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. (...) V koridoru D216 se nachází památné stromy, které mohou být negativně dotčeny. (...) Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“

5. Ochrana proti hluku

[21] V návrhu AZÚR se nejsou dostatečně zohledněny a provedeny studie, které by byly zaměřeny na ochranu proti hluku. Navzdory tomu, že návrh AZÚR sám uvádí, že „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území,“ neuvádí konkrétní řešení těchto nově vzniklých hlukových imisí.

[22] Moderní výstavba železničních tratí preferuje především šetrnost k životnímu prostředí obyvatel. Vymezení koridoru dle Studie proveditelnosti, která vzešla ze zastaralé územní rezervy, bohužel neřešila jednotlivé studie a návrhy koridorů tak, aby trať VRT byla co nejvíce zapuštěna do terénu a nevedla po náspech.

[23] V současnosti je u železničních tratí v Evropě preferováno vedení tratí v zářezu a nikoli na náspe anebo pilotech nebo dokonce v údolí řeky. Moderní preference vysokorychlostních tratí je vždy hledání způsobu zapuštění tratě do zářezů a ušetření okolí od hlukové zátěže.

[24] Navzdory uvedenému však navržený koridor VRT na rozhraní Středočeského Kraje a Kraje Vysočina vytváří nové hlukové a emisní zátěže pro své okolí volbou nevhodné trasy, která vede často po náspech. Podatel namítá, že nebyly zadány a hledány alternativní trasy vedené v rovině v zářezu.

[25] Podatel konkrétně uvádí, že VRT v úseku údolí řeky Sázavky musí překonávat nejenom uvedený vodní tok – řeku v prvním patře, ale současně i místní trať v druhém pomyslném patře, takže mosty a náspe pro VRT zde musí dosahovat jako třetí železniční patro výšky minimálně 25-30 m. Vzhledem k nutnosti ochranných protihlukových bariér v obydlených místech, bude výška náspe a bariér muset dosahovat více než 30 m nad terénem. Takto vysoká protihluková bariéra zásadním způsobem zasáhne do krajiny, čímž dojde k jejímu nevratnému poškození.

[26] Vysoké náspe, jejichž stavba je dle projektu plánována, způsobí, že hluk z dopravy přesahující zákonné limity by se šířil i k několik set metrů vzdáleným obydlením, čím by se daná obydlení stala neobyvatelnými a docházelo by k vysídlování obyvatel z dané oblasti.

6. Shrnutí

[27] Moderní výstavba železničních tratí preferuje především šetrnost k životnímu prostředí obyvatel. Na prvním místě je nutnost ochrany před hlukem při vedení trasy tratě. Proto je v současnosti preferováno vedení tratí v zářezu a nikoli na náspe anebo pilotech nebo dokonce v údolí řeky. Moderní preference vysokorychlostních tratí je v Evropě vždy hledání způsobu zapuštění tratě do zářezů a ušetření okolí od hlukové zátěže.

[28] Podatel namítá, že v rámci procesu tvorby návrhu ZÚR došlo k několika zásadním pochybením, což má za následek zkreslené ekonomické aspekty projektu VRT a nedostatečné zabezpečení ochrany životního prostředí.

[29] Podatel konkrétně uvádí, že procesním pochybením správního orgánu nebyly zkoumány možnosti vedení trasy s ohledem:

- a. na úspornější výškové převýšení koridoru,
- b. na větší využití stávajících hlavních železničních tras,
- c. na rozsáhlejší využití hlavního železničního koridoru,
- d. na možnost směřovat trasu současným hlavním koridorem na Kolín,
- e. na průchod jednodušším rovinatějším terénem, vyžadujícím nižší náklady na realizaci.

[30] Podatel namítá, že v nebyly ze strany správního orgánu zkoumány varianty z hlediska vhodnější možnosti průchodu mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina, lehčím, příznivějším, podstatně jednodušším výškovým profilem průchodu krajiny, který není až tak vzdálen od severního návrhu.

[31] V návaznosti na výše uvedené podatel navrhuje zastavit další procesní postup a projednávání nevhodného a zastaralého konceptu VRT. Podatel uvádí, že nesouhlasí s aktualizací, která předdefinovává vedení tratě krajně kriticky nevhodným směrem vzhledem k přechodu mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina.

[32] K odstranění namítaných nedostatků navrhuje podatel, aby bylo správním orgánem zadáno vytvoření počítačových modelů krajiny s trojrozměrnými podélnými profily a modely sídel a s programovou modelací ideálního průběhu VRT. Pouze tímto způsobem může být vybráno nejvhodnější řešení vedení tratě VRT v krajině s důrazem na všechny zmiňované aspekty, tedy:

- a. ekonomickou efektivitu,
- b. ekologickou šetrnost – zejména ochranu vodních toků vzhledem k jejich čím dál větší důležitosti
- c. ochranu sídel proti hluku nejmodernějším způsobem, tj. zapuštěním do krajiny.

[33] Přestože projektování přineslo již značné výdaje, je důležité doplnit alternativní varianty dle výše uvedených připomínek, které jsou schopny přinést značné finanční úspory.

[34] Podatel žádá, aby mu bylo ze strany nadepsaného správního úřadu sděleno, jakým způsobem byly tyto připomínky správním orgánem vypořádány.

VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná

ODŮVODNĚNÍ:

Ad 1. Územní rezerva) Vychází zejména z předmluvy bodu [7] a [9]. Příprava podkladových materiálů, není v gesci pořizovatele, nýbrž ministerstev a jiných ústředních správních úřadů. Pořizovatel je při pořizování mimo jiné vázán tímto způsobem zprostředkovaným obsahem podkladových materiálů, přičemž mu nepřísluší tyto materiály jakkoliv zpochybňovat.

Ad 2. Ekonomické aspekty) Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již zmíněné PÚR ČR. Ve věci účelnosti a ekonomičnosti tohoto vymezení pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu. Pořizovatel je i v tomto případě při pořizování mimo jiné vázán obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, podle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno.

Ad 3. Nekoncepčnost projektu) Krajský úřad v této záležitosti uvádí, že argument neprojednávání návrhu 9. AZÚR SK s Krajem Vysočinou je mylný, přičemž tuto skutečnost potvrzuje podání pod č.j. 054911/2022/KUSK, ze dne 3. 5. 2022, kdy podatel, Kraj Vysočina, nemá k návrhu 9. AZÚR SK žádné připomínky.

Ad 4. Životní prostředí) Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořen význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad 5. Ochrana proti hluku) Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Posuzování hlukové zátěže Zásadám územního rozvoje nepřísluší. Posuzování hlukových limitů není součástí hodnocení SEA, nýbrž se toto hodnocení realizuje v rámci procesu EIA, který se vztahuje k procesu přípravy dokumentace pro umístění stavby. Obdobná problematika byla řešena v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50A 9/2013 – 85 ze dne 14. června 2013 ve věci dálnice D3 byl použit rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 ve znění: „Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to např. i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb dopravní infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Z uvedeného tedy vyplývá skutečnost, že překračování hlukových limitů není možné

posuzovat v rámci vymezeného koridorů VRT 9. AZÚR SK, jehož prověření bude předmětem podrobnějších dokumentací, jimiž Zásady územního rozvoje nejsou.

Ad 6. Shrnutí) Odpovídá vypořádání bodu č. 2 - Vychází zejména z předmluvy bodu [9]. Vymezení koridoru VRT v rámci územně plánovací dokumentace je zákonnou povinností, která vychází z již zmíněné PÚR ČR. Ve věci účelnosti a ekonomičnosti tohoto vymezení pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat přínos koridoru celorepublikového významu. Pořizovatel je i v tomto případě při pořizování mimo jiné vázán obsahem návrhu, který v tomto případě vychází i z Politiky územního rozvoje ČR, podle které má být prověřena ta varianta, kterou vybralo Ministerstvo dopravy, a tak je v rámci 9. AZÚR SK i činěno.

ČÍSLO VE SPISU: 113.	Č. J.: 072425/2022/KUSK	PODATEL: Obec Vyšehořovice	DATUM: 6.6.2022	V TERMÍNU: ANO
-------------------------	----------------------------	----------------------------------	--------------------	-------------------

TEXT PODÁNÍ: Aktualizace Zásad územního rozvoje území Středočeského kraje Obec Vyšehořovice na základě seznámení se daným dokumentem konstatuje, že s ohledem k plánované výstavbě VRT ne mírně, ale velmi významně dojde k zvýšení hluku okolí tratě. Plánované protihlukové stěny do výšky 2 metrů jsme Správě železnic již připomínkovali. Žádáme, aby do dokumentu byla tato skutečnost o velmi výrazném navýšení hluku zanesena.

Přece není možné, aby jakákoliv stavba mohla bez problémů ohrozit veřejné zdraví občanů a nic se nedělo, a ještě je hodnoceno jako Rozsah těchto vlivů je hodnocen jako mírně až významně negativní.

Proto navrhuje, že do dokumentu zanést změnu této věty na Rozsah těchto vlivů je hodnocen jako velmi výrazně negativně se zhoršujícím se stavem do budoucna.

Dále rozporujeme, že dojde k snížení automobilové dopravy. Již nyní jezdí z Prahy do Brna mnoho spojů a ani jeden není svým provozem soběstačný (spíše finančně prodělečný) právě z důvodu že mnoho cestujících nejede. Právě proto, že toto cestování není komfortní. Cestující musí nějakým způsobem dojet na nádraží, tam musí vyčkat na vlak, vlakem někam dojedat a zase musí řešit, že se z nádraží musí někam dostat. Skončí pracovní jednání a musí se dostat na nádraží, tam vyčkat na vlak a čekat a čekat.

Z tohoto důvodu nebude nikdo přecházet z automobilu na vlak (to přece nesmysl), ani v západních zemích, kde se vybuďovala síť VRT k této skutečnosti nedošlo. Tohoto bylo dosaženo až při velkých vzdálenostech, které u nás nejsou. Tvrdit, že se tím sníží skleníkové plyny, to je snad výsměch.

Elektrická energie se bude vyrábět kde, v našich dvou jaderných elektrárnách! e budou to zase tepelné elektrárny, to snad musí být každému jasné. Z tohoto důvodu žádáme o výmaz informace o snižování skleníkových plynů.

Další významný rozpor v dokumentu je zábor ZPF, ať to vypadá v číslech krásně, je to opět zničení zemědělské půdy, a to je přece nepřijatelný! Kácení stromů – jak může autor tohoto dokumentu přejít bez dalšího hodnocení. Navrhujeme do dokumentu opět uvést Rozsah těchto vlivů je hodnocen jako velmi výrazně negativně se zhoršujícím se stavem do budoucna.

Celý dokument je psaný pozitivně pro výstavbu VRT, bez ohledu na občany, které v daných územích bydlí, bez ohledu na obce, bez ohledu na životní prostředí.

Celý dokument je sestaven špatně a nepravdivě z tohoto důvodu navrhuje dané změny, popřípadě, aby autor fyzicky objel daný region a na místě konzultoval se starosty dané území a celý dokument přepracoval. V případě, že tohoto není schopen navrhuje:






Aby celý dokument byl přepracován nezávislou organizací, která bude pravdivě hodnotit dané skutečnosti.

VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptovaná

ODŮVODNĚNÍ: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12] a [16]. Podatelem dotčené téma (hluk, intenzita automobilové dopravy, míra produkce skleníkových plynů, zábor ZPF) je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořen význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR ČR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR ČR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřisluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu. Ve věci hodnocení rozsahu působení vlivů nepředkládá odvolatel žádné konkrétní důkazy, kterými by svojí argumentaci podpořil, ale ani dále nerozvádí, vůči čemu je uvedené působení vlivů odvolatelem napadáno.

2) Společné vyhodnocení připomínek podatelů s obdobným zněním k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

- text podání této části je obsahem Přílohy č. 4 – Návrh vyhodnocení připomínek – část B

ČÍSLO VE SPISU:	Č. J.:	PODATEL:	DATUM:	V TERMÍNU:
51.	060433/2022/KUSK	Spolek VRTáci, z.s., Tuchlovice č.p. 29, 284 01 Vidice	16.5.2022	ANO
72.	061836/2022/KUSK	PIAS Suchdol, a.s.	18.5.2022	ANO
79.	062138/2022/KUSK	Městys Suchdol	18.5.2022	ANO
93.	062204/2022/KUSK	ZAS Bečváry a.s.	18.5.2022	ANO
94.	062250/2022/KUSK		19.5.2022	ANO
96.	062877/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
97.	062879/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
98.	062902/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
99.	062903/2022/KUSK		20.5.2022	ANO

100.	062907/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
101.	062930/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
102.	062939/2022/KUSK		20.5.2022	ANO
103.	062962/2022/KUSK		20.5.2022	ANO

VYHODNOCENÍ: Připomínka nebude akceptována

ODŮVODNĚNÍ:

Ad III.2.1.) Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí: Povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT Brno-Praha v rámci procesu v rámci 9. AZÚR SK není legislativně vymahatelný a nemá vliv na možnost zapracování předmětného dopravního koridoru do krajské územně plánovací dokumentace. Posuzování celostního vlivu VRT dokumentaci na úrovni kraje není předmětem tohoto pořizovacího procesu, ale ani mu nepřísluší, což vychází z § 36 odst. 1, který stanovuje, že Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Současně s výše uvedeným paragrafem se pojí zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy předmětného území kraje. ZÚR v tomto případě celostátní záměry pouze přebírají a v zákonné podrobnosti zpřesňují.

Ad III.2.2.) Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Test proporcionality zásahu do práv podatele není předmětem 9. AZÚR SK. Jedná se o skutečnost vycházející z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z této skutečnosti taktéž vyplývá, že nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí, takže nedochází k zásahu do práv občanů a vlastníků nemovitosti, tedy majetku, ale ani do práv podatele.

Ad III.2.3.) Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PUPFL):

Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Otázka rozsahu záboru pro příslušný koridor je předmětem prověřování v pořizovacím procesu. Ochranu hájí příslušný dotčený orgán na tomto úseku, jehož stanovisko je pro 9. AZÚR SK závazné. V rámci snahy o nalezení co nejsmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se bohužel nevyhneme tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají logicky zábor půdy. Návrhové řešení potvrzené souhlasným stanoviskem lze tedy z pohledu nutného záboru a porovnání jednotlivých veřejných zájmů považovat za únosné. Nelze ovšem

opomenout ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona jenž stanovuje, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní technické řešení, které se bude hledat uvnitř koridoru, a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření je proto až věcí návrhu projektu, který bude najisto vykazovat zábor menšího rozsahu, nežli je tomu v případě koridoru v zásadách územního rozvoje. Dotčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu „Dohoda o řešení rozporu“. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsobu vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ). Obdobně tedy souhlasné stanovisko dotčeného orgánu na úseku záboru PUPFL představuje souhlas se způsobem vyhodnocené předmětného záboru.

Ad III.2.4.) Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad III.2.5.) Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí: Vychází zejména z předmluvy bodu [11] a [12]. Podatelem dotčené téma je ovlivnitelné konkrétním technickým řešením stavby, jejíž podoba není předmětem 9. AZÚR SK. V tomto případě se jedná o údaje, které vychází z podkladových materiálů jejichž zpřesnění představuje podrobnost, která je v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat. V samotném odůvodnění 9. AZÚR SK jsou argumentačně podpořeny význam záměru stanoveného již v PÚR ČR. Podle § 31 odst. 4 SZ je PÚR závazná pro pořízení a vydání Zásad územního rozvoje, tedy i koridor dopravní infrastruktury, který je PÚR vymezen. V takovém případě pořizovateli nepřísluší (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat, nebo rozporovat dopad koridoru celorepublikového významu ve věci podatelem uvedeného tématu.

Ad III.2.6.) Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK: Vychází zejména z předmluvy bodu [12]. Řešení podmínek a kritérií pro ochranu území podatele stejně jako řešení kompenzačních opatření vycházejí z konkrétního technického řešení, které není předmětem 9. AZÚR SK. V rámci vyhodnocení vlivů 9. Aktualizace ZÚR SK jsou stanovené požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví. Tyto požadavky jsou buďto součástí taxativního výčtu požadavků pro konkrétní koridor, nebo jsou již součástí znění předmětných článků v rámci stávajícího platného znění ZÚR SK.

Ad III.2.7.) Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

Vychází zejména z předmluvy bodu [4] a [5]. Připomínka se netýká věcného řešení aktualizace ZÚR SK, týká se pouze souladu navrženého řešení s politikou územního rozvoje, jak je vyhodnocen v kapitole 1.1. odůvodnění. Podle § 37 odst. 8 stavebního zákona má MMR na starost kontrolu návrhu zásad

územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a vzhledem ke souhlasnému stanovisku tohoto nadřazeného správního orgánu je možné konstatovat soulad 9. AZÚR SK s podatelem dotčenou problematikou.

Ad III.2.8.) Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“: Vychází zejména z předmluvy bodu [6, 9 a 10]. Vymezení koridoru vyplývá mimo jiné z úplného znění Politiky územního rozvoje platného od 1. 9. 2023, která ukládá vymezit předmětný koridor Hlavnímu městu Praha, Středočeskému kraji, Kraji Vysočina a Jihomoravskému kraj, tedy logicky v zásadách územního rozvoje. Pořizovateli tak vzniká zákonná povinnost podle § 41 odst. 5 kdy “kraj je povinen bez zbytečného odkladu uvést do souladu zásady územního rozvoje se schválenou politikou územního rozvoje nebo územním rozvojovým plánem” což je v tomto případě realizované právě prostřednictvím 9. AZÚR SK, kdy je zcela evidentní nutnost respektování vymezeného úkolu včetně souvisejících upřesnění pro potřeby naplnění předmětného koridoru součástí sítě TEN-T.

Ad III.2.9.) Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území: Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska. Vymezený koridor je trasován ve vzdálenosti cca 3–4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody bylo z tohoto důvodu klasifikováno jako nulové. Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků (viz výše) vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresemi přirozeného reliéfu spojené se zásadním a nepřípustným ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Ve vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže je však nezbytné zohlednit kumulativní působení všech těchto případů, které v úseku procházejícím povodím VN Vrchlice nastanou. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí také jako mírně negativní. Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby bude řešena v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. I tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, které spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybaveným zařízením na záchyt ropných látek.

Příloha č. 4 – návrh vyhodnocení připomínek – část B:

Text podání části č. 2 - Společné vyhodnocení připomínek podatelů s obdobným zněním k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 16.05.2022

060433/2022/KUSK

Listy: 22 List,sv.příloh:

Druhy příloh:



kuskes861d826e

IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSR/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 16.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území

Podání činí: spolek VRTáci, z.s., identifikační číslo: [redacted]

(dále též jen „podatel“),

zastoupen: [redacted]

Příloha: plná moc ze dne 12.5.2022

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je spolkem, jehož účelem i posláním podle stanov je „*ochrana přírody a krajiny, životního prostředí veřejného zdraví a kvality života*“. Jeho cílem podle Kodexu přijatého členskou schůzí dne 21.1.2022 je objektivní vyhodnocení ekonomických, ekologických a sociálních dopadů výstavby soustavy VRT v ČR jako celku.²
3. Podatel je spolkem s územní působností pro oblasti dotčené záměrem na výstavbu systému VRT, a to zejména ve Středočeském kraji v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, ale i v dalších krajích ČR, jako je kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a další. Má proto místní vztah k oblasti regulované návrhem 9. AZÚR SK, neboť navržené koridory D216 a D217 pro VRT procházejí okresy Kolín, Nymburk a Kutná Hora.
4. Sídlo podatele je v obci Vidice, na jejímž území je navržen koridor D216 pro VRT.
5. Podatel sdružuje občany, kteří trvale žijí, podnikají a/nebo vlastní nemovitosti v obcích přímo dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT, zejména v obcích Vidice, Košice, Suchdol, Nepoměřice, Onomyšl a další.

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

² Viz „*Kodex VRTáci, z.s.*“, dostupný *on line* na internetové adrese: <https://www.vrtaci.cz/kodex-vrtaci/> (cit. 14.5.2022).

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1.

Vymezení dotčeného území

6. Přípomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrást, Chrástany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínec.

III.2.

Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

7. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
8. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábory ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem*

obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.“

9. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
10. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
11. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen díleč (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
12. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen díleč (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
13. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva díleč prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.³

³ Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2.5-hod> [cit. 11.5.2022]

14. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
15. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
16. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
17. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 12 tohoto podání výše),

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

18. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
19. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
20. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“ (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným střeoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

18. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
19. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „přesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
20. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je **v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

21. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledek realizace uvedeného záměru.
22. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 12-13 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
23. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti⁴, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.
24. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
25. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

⁴ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

26. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
27. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhli podatelé připomínek).
28. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhli podatelé připomínek)
29. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cil) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitivu, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování

smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot.“ (podtrhli podatelé připomínek)

30. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.
31. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
32. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
33. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁵
34. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁵ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot.“ (podtrhli podatelé připomínek)

30. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.
31. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti**, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
32. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
33. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁵
34. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁵ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

35. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
36. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
37. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 12-13 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 18-19 výše).
38. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
39. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. Pl. ÚS 3/02.
40. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené dostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

41. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
42. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 25-37 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatelé poznamenávají, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 33-35 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
43. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 23, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
44. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
45. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

46. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních naspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
47. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
48. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

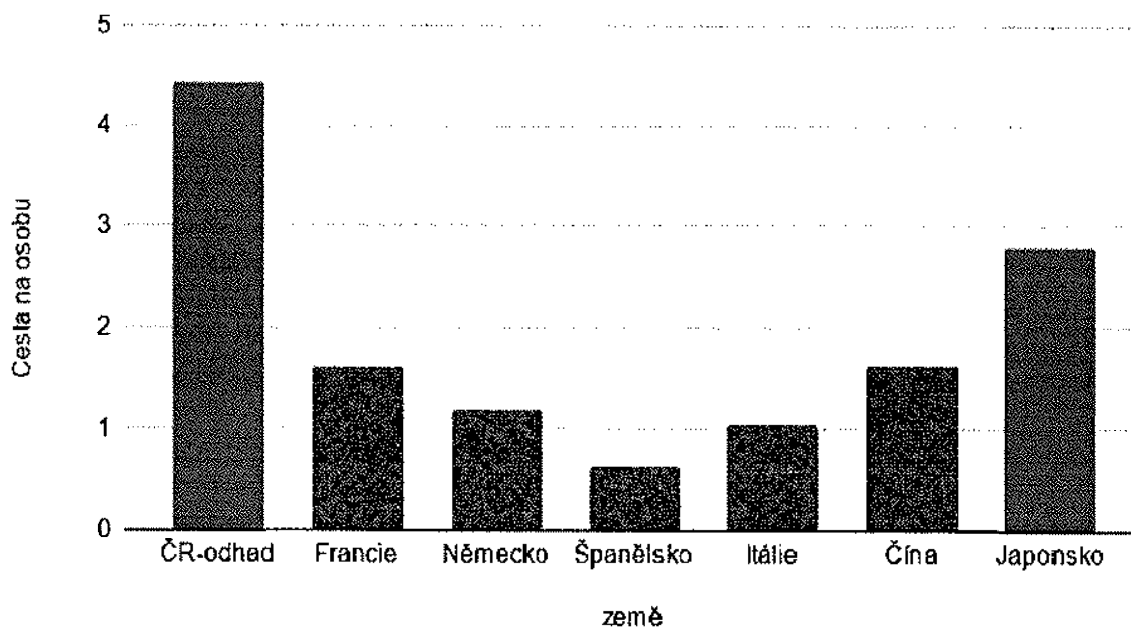
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

49. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
50. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
51. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

52. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁶
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
53. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



54. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 52 a 53 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
55. Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být)

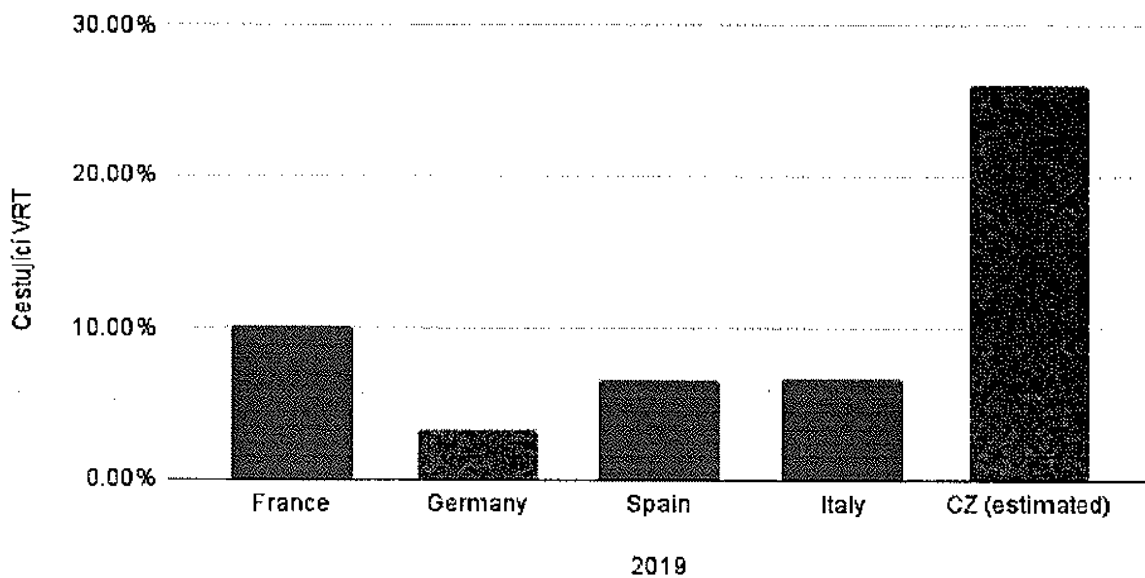
⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

56. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
57. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečně) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivitu i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
58. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 23 výše procesně nepřipustné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
59. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁷ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁷ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

60. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
61. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
62. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
63. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 56-57 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 56-57 výše.

64. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
65. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

66. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmnínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
67. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující dílčí argumenty:
68. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*

k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

69. V návaznosti na to pak zpracovatelé **Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli **doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e)**, v nichž by byla stanovena „**kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru**“ a dále „**úkoly pro územní plánování**“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁸

70. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

⁸ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

71. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
72. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního párování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
73. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

74. Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 71 výše.
75. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
76. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
77. Odůvodnění I. Textová část uvádí například:
- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

78. Naproti tomu Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZUR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
 - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
 - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
 - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českokobrodsko a Kouřimsko ...“*

79. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepřesné údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

80. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
81. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
82. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepřesné. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

83. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

84. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
85. **Za prvé: V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejhroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
86. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
87. **Za druhé: V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

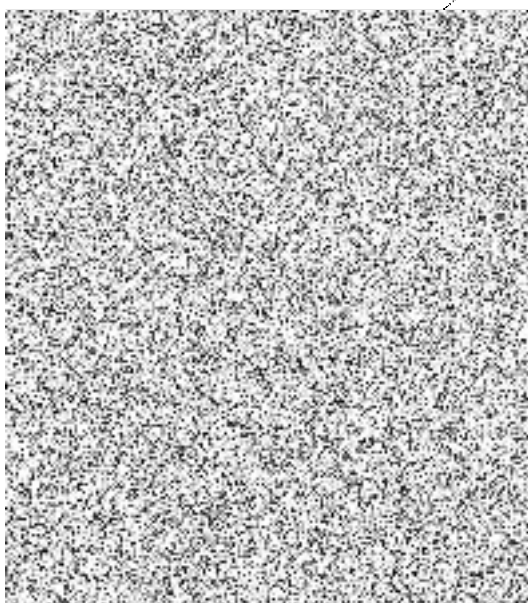
IV. NÁVRH

88. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





[REDACTED]

**Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5**

IDDS: keebyf

**Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK**

Plná moc

Spolek VRTáci, z.s., identifikační číslo: 106 70 254, [REDACTED]

tímto zmocňuje

[REDACTED]

k tomu:

1. aby za něj podal připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též jen „9. AZÚR SK“) a k Vyhodnocení vlivů 9. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území, a
2. aby ho v plném rozsahu zastupoval v postupu pořizování a vydání 9. AZÚR SK, včetně řízení o vydání 9. AZÚR SK formou opatření obecné povahy.

Ve Vidicích dne 12.5.2022

[REDACTED]

Zmocnění přijímám.

V Praze dne 12.5.2022

[REDACTED]

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5



IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Dobřeni dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí: **PIAS Suchdol, a.s.**, identifikační číslo: 


zastoupená: 


(dále též jen „podatel“)

I.
PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSR/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

II.
PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je obchodní společností se sídlem v obci Suchdol, část obce Dobřeň. Zde podniká v oboru zemědělské výroby a dalších oborech a provozuje zemědělské hospodářství se střediskem rostlinné výroby, střediskem chovu prasat a střediskem chovu skotu. Vlastní nemovitosti na území obce Suchdol a dalších, sousedních obcí dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT.
3. Podatel je vlastníkem například následujících pozemků dotčených navrženým koridorem D216:
 - v k.ú. Vidice u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 413/6, 417, 453/2, 490/6 a 495/42
 - v k. ú. Dobřeň u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 1536 a 1613
 - v k. ú. Solopysky u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 417/2, 357/1 a 334/5

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřinck.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. **Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů.** Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábory ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na

str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“

7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „*dopravy*“ nebo „*územního plánování*“ a které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů*“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „*výstavbu dálkových železničních tratí*“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. **Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR.** Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

² Srov. článek „*Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí*“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše),

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“ (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. **Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrást'any u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.**
21. **Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty:**
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

³ *Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav*, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to *Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany*, Správa železnic, 10.12.2020, a *Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava*, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použít pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování

smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“ (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti**, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostem ve smyslu výše cit. usnesení rozšířené NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

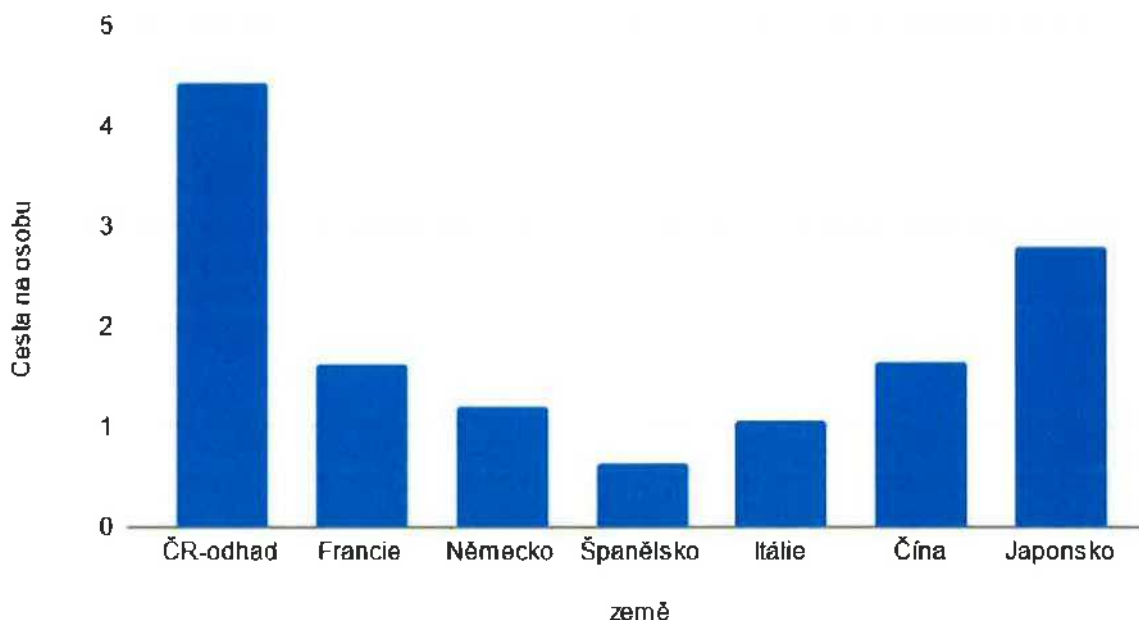
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází z prezentací Správy železnic, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR bude až 130 tisíc denně (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 den) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepravovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být)**

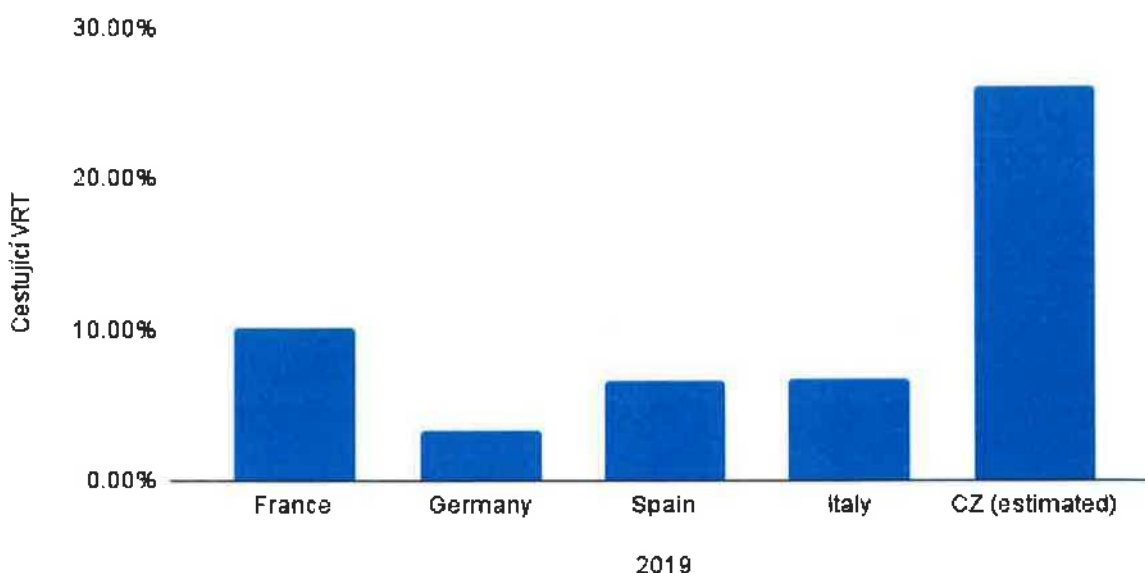
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cít. 12.5.2022).

projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. **Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu.** Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. **Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22:** „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční tratí“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řádu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmnínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v] výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*

k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- *vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);*
- *vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).*

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:**

- *„minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;*
- *„minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;*
- *„zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;*
- *„minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;*
- *„minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;*
- *„[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru*
 - *minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...*
 - *minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.⁷*

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námitky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. **Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nové písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
 - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
 - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
 - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“*

77. **Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání.** Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T.** Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za trati“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

IV. NÁVRH

86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.

Za PIAS Suchdol, a.s.:



Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

IDDS: keebyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 18.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území

Podání činí: **Městys Suchdol, a.s.**, identifikační číslo: [redacted]
[redacted]

zastoupená: [redacted]
[redacted]

(dále též jen „podatel“)

I.
PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) k **návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) k **Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

II.
PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je obec Suchdol (u Kutné Hory), kde je trvale hlášeno 1093 obyvatel. V místních částech Solopysky, Malenovice a Dobřeň, přímo dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT, trvale žije a vlastní zde nemovitosti 324 lidí.
3. Podatel je územně samosprávný celek hájící zájmy občanů, a který je krom jiného i vlastníkem například následujících pozemků dotčených navrženým koridorem D216:
 - v k. ú. Dobřeň u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 1532, 1570, 1588, 1591 a 1658,
 - v k. ú. Solopysky u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 460/6, 460/7, 460/18, , 469/5, 470, 481/2 a 743/1.

III.
OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1.
Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k **dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí**:
 - a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojišice, Třebovle, Vrbčany a Zalešany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

- b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínek.

III.2.

Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborny ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“* Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: *„Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.“*
7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice

transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat – v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²
12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny. Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:

- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
- „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“

14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:

- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
- na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
- na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);

15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným střeoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str.

60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:

17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „*zpřesněním*“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudíž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „*komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území*“ i s prioritou (16) PÚR ČR „*dávat přednost komplexnímu řešení*“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „*komplexního řešení*“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické

újmou dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.

20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystému ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):
24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“ (podtrhl podatel)
28. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do

nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.

29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti**, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině – nemá náš stát nemyslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních фондах, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.
33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.

34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za první: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatel je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřeby a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmů záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbývá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních naspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábery ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech

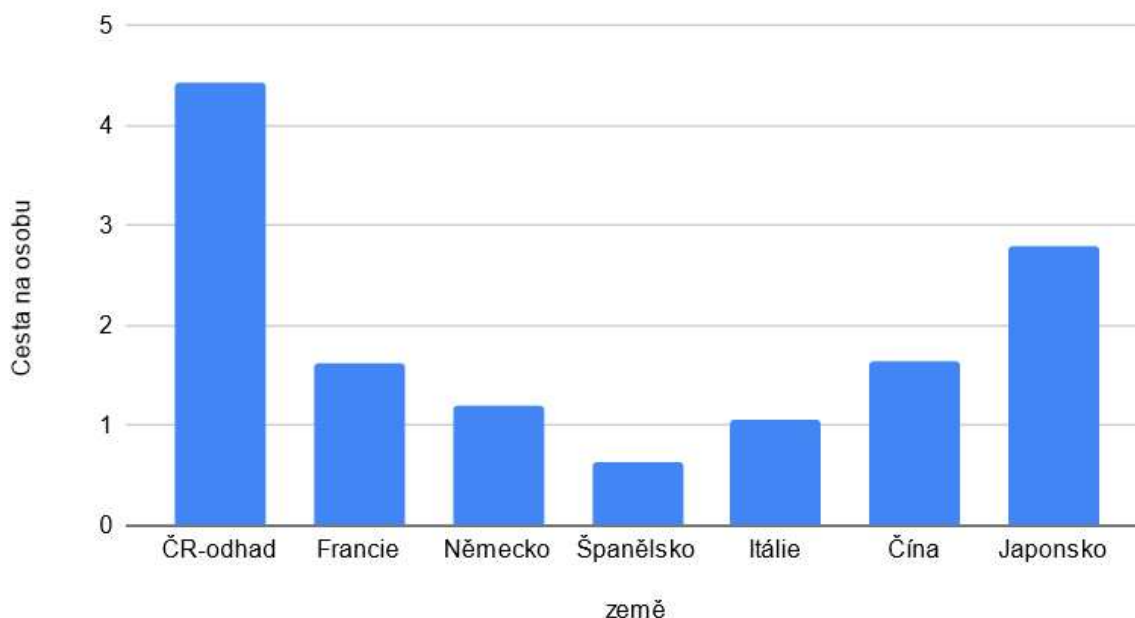
cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵

- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
- SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
- Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
- Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.

51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.

53. Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti

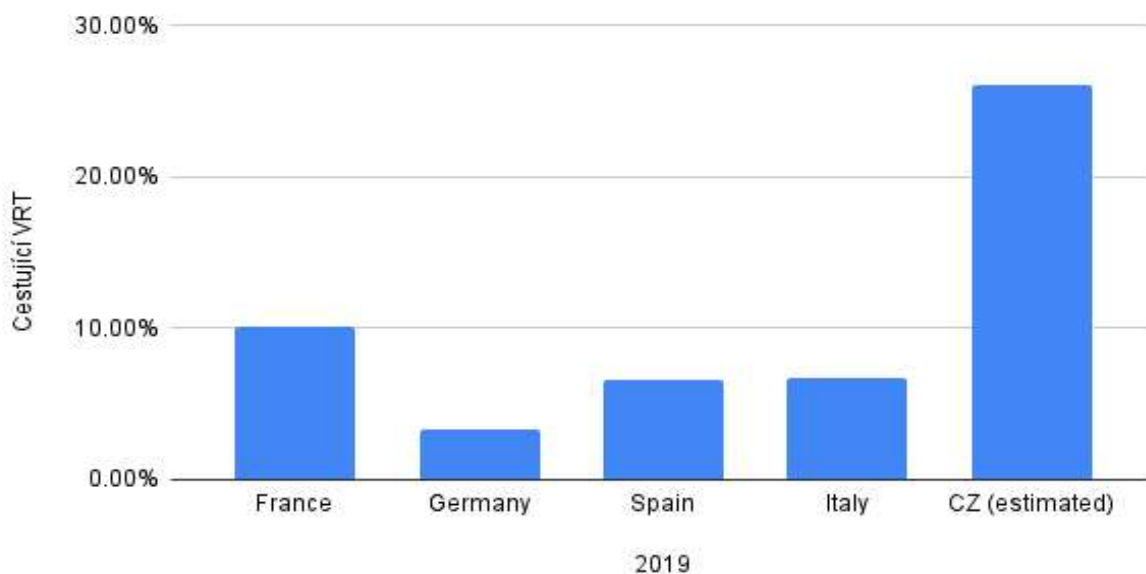
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby

budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (přičemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
 - vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zastavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z*

provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob); „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli **doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e)**, v nichž by byla stanovena „**kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru**“ a dále „**úkoly pro územní plánování**“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:

- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“
- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními

vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“

- *pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“*
- *devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“**

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: *„Součást TEN-T“*. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: *„Součást sítě TEN-T“*.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: *„Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“* (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly

žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přítom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační**

rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT. Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

IV.

PŘÍMÝ DOPAD NA SPRÁVNÍ ÚZEMÍ SUCHDOL

86. **Na základě výše uvedených připomínek podatel** nesouhlasí s návrhem trasy koridoru vysokorychlostní tratě ve správním území městyse Suchdol, která ohrožuje veřejné zájmy v území.

Dotčená obec uvádí nejvýznamnější střety s vysokorychlostní tratí v území.

Přímý negativní dopad na území obce Suchdol:

- vodoteč a v její stopě vedoucí lokální biokoridor LBK 17
- vodoteč a v její stopě vedoucí interakční prvek IP 29
- místní komunikace a v její stopě vedoucí regionální biokoridor RBK 12
- lokální biocentrum LBC 2
- regionální biokoridor RBK 11
- obecně zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“)
- místní komunikace
- komunikace III/12542
- komunikace III/33344
- el. vedení 22kV
- zastavitelná plocha pro bydlení
- zastavěné území – zemědělská výroba
- na území zvaném Dobřeňský les se nachází několik pramenišť (mimo jiné potoka Polepka), které jsou jediným zdrojem vody 5 rybníků

Zasažením stavbou VRT do přírodní lokality Dobřeňský les dojde k narušení a likvidaci ekologicky velmi hodnotného území, významného z hlediska ochrany přírody a krajiny a ochrany s dopadem na ohrožené a zvláště ohrožené druhy živočichů. Trasa VRT přímo zasahuje do hnízdišť čápa černého (*Ciconia nigra*), krkavců velkých (*Corvus corax*), výra velkého (*Bubo bubo*), puštíků, netopýra dlouhouchého (*Plecotus austriacus*), netopýra černého (*Barbastella barbastellus*), netopýra rezavého (*Nyctalus noctula*), netopýra hvízdavého (*Pipistrellus pipistrellus*), netopýra večerního (*Eptesicus serotinus*), netopýra vodního (*Myotis daubentonii*), netopýra velkého (*Myotis myotis*), vrápence malého (*Rhinolophus hipposideros*), mačky plocholisté (*ryngium planum*), tuhýka šedého (*Lanius excubitor*), ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*), motáka pochopa (*Circus aeruginosus*)

Od prvotního návrhu této zprvu „záložní trasy“ koridoru se místní poměry zcela zásadně změnily. Naše území je nyní kriticky ohroženo suchem. Dlouhodobě se potýkáme s nedostatkem vody v krajině a silným poklesem spodních vod. Do obcí byla do vybudování vodovodu, jehož jediným zdrojem je nádrž Vrchlice, dovážena pitná voda v cisternách. Dopad návrhu trasy nebyl dostatečně prověřen, ohrožuje místní vodoteče, které jsou prameništěm pro povodí Labe. Návrh zasahuje i do ochranného pásma vodních zdrojů 1. a 2. stupně vodní nádrže Vrchlice, která je zdrojem pitné vody pro široké okolí a zejména město Kutná Hora a rovněž zdrojem vody pro celé naše území.

Tento problém s nedostatkem vody by se realizací VRT ještě významně prohloubil.

Narušení ochrany přírody – přetíná jak lokální, tak regionální ÚSES

Zmaření investic do ochrany a rozvoje území – výstavba rybníků, cest, místních komunikací a dalších prvků ÚSES.

Vznik neprostupnosti krajiny pro lidi, zemědělskou výrobu, zvěř a ostatní živočichy, narušení migračních tahů zvěře.

Zábor zemědělského půdního fondu – zábor velmi kvalitní půdy s vysokou produkcí pro potravinářství, omezení možnosti zemědělského podnikání.

Zamezení dalšího rozvoje obce Suchdol, místní část Solopysky a Malenovice – ochranné pásmo ohrožení území hlukem a vibracemi. Vysoký předpoklad překročení limitů pro rodinnou a rekreační výstavbu. Nebezpečí negativního vlivu na zdraví občanů.

V. NÁVRH

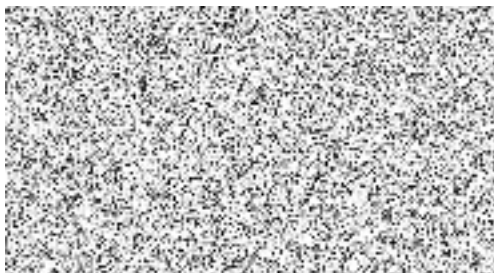
87. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

- b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.

Za Městys Suchdol:



Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 18.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatel“)

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) k **návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) k **Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**¹ (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je obchodní společností se sídlem v obci Bečváry. Zde podniká v oboru zemědělské výroby a dalších oborech a provozuje zemědělské hospodářství se střediskem rostlinné výroby a střediskem chovu skotu. Vlastní nemovitosti na území obce Bečváry a dalších, sousedních obcí dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT.
3. Podatel je vlastníkem například následujících pozemků dotčených navrženým koridorem D216:
 - v k. ú. Pučery: pozemkových parcel parc. č. 473, 521, 522, 523, 607, 608, 609, a 610;
 - v k. ú. Podousy: pozemkových parcel parc. č. 528, 529, 542, 543, 548 a 553;
 - v k. ú. Dolní Chvatliny : pozemkových parcel parc. č. 168 a 182.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) dotčených koridorem D216, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) dotčených koridorem D217, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínek.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky

vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.

6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábery ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“
7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]

- ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (-Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²
12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „*schematicky*“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „*Doprava železniční*“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „*Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „*Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.*“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „*Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí*“ v kap. 6 na str. 130:
- „*Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.*“
 - „*kumulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti*

² Srov. článek „*Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí*“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR. “

14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
 - na str. 13: úvaha, že „navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zaboru zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah zaborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto

koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.

18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrástany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního**

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

zákonu neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.

22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):
24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „*v procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy*“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „*Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...*“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „*Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřijatelné, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah).* (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „*k zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech*

třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot)." (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondcích, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních

rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*existují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁴

32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.
33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j.1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup by znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a*

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenal, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.

42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přecločky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

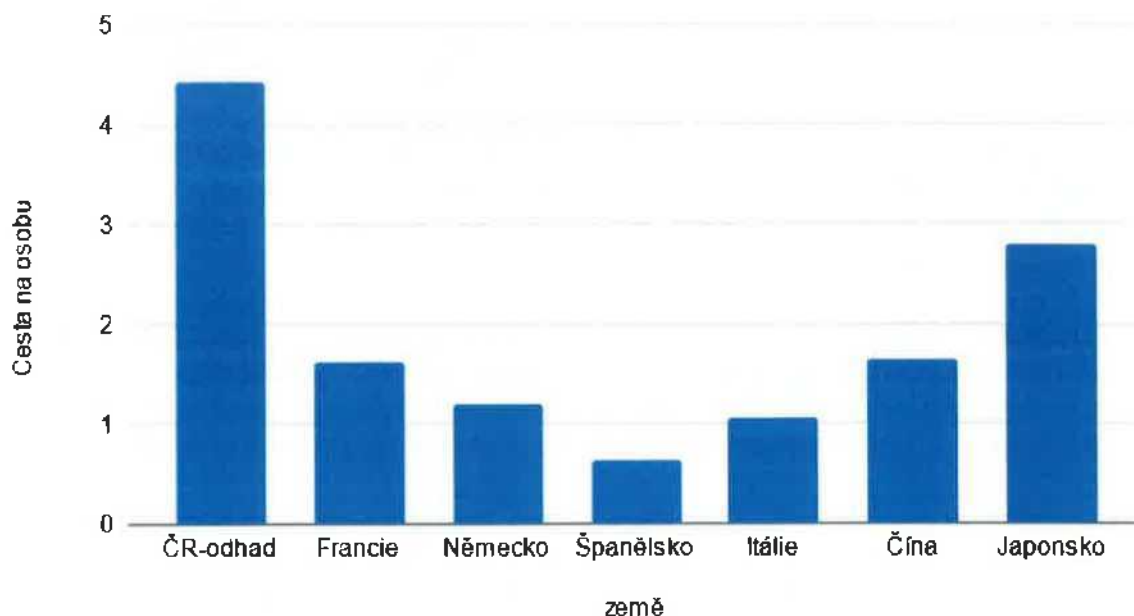
47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících*

denně.“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za den bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).

48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 den) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.
50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
 - Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území

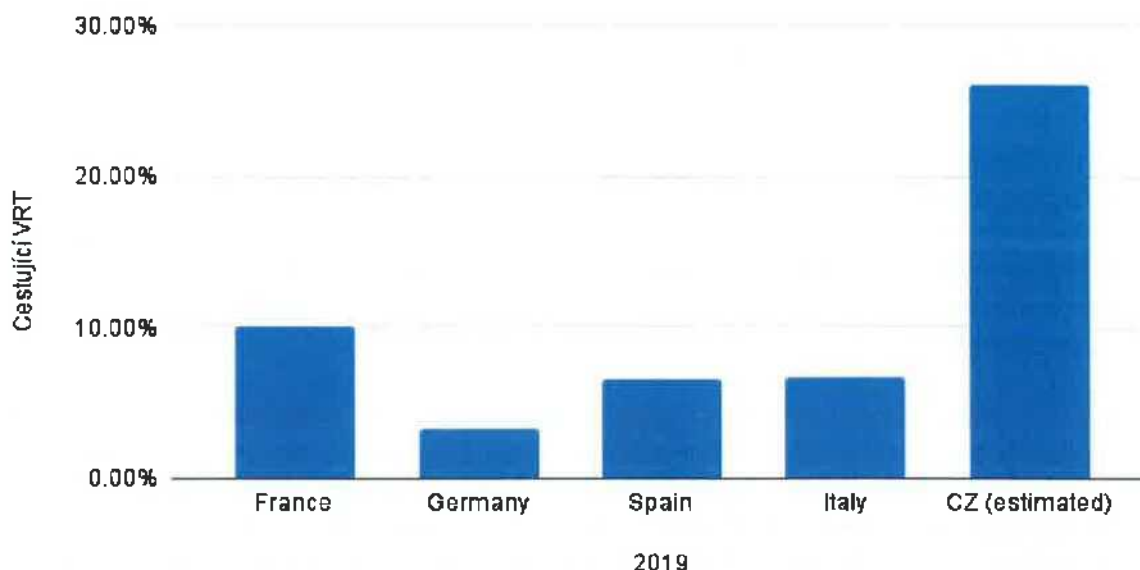


52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní síť VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.
54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „navrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „na trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit

„také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivy i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.

56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „navrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „na trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. přes Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.
62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.“; „ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
 - vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
 - vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).
67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „s koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „opatření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění**

článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „upřesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního párování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.

71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námitky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“
 - na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
 - na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
 - str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajin a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
 - str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
 - str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
 - str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“
76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:
- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“

- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění:
d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;
⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen

k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T.** Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do **návrhu** nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat

řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezjmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.

84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „*Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude mít významný vliv na vodní režim.*“
85. Za druhé: V části C – „*Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech*“ a v části D – „*Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech*“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT. Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

IV. NÁVRH

86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:
- a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;
- popřípadě
- b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.



Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 19.05.2022

062250/2022/KUSK

Listy: 11 List, sv. příloh:

Druhy příloh:



kuskes861d8c73

V Solopyskách dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



zastoupený:



(dále též jen „podatel“)

I.
PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

II.
PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je zapsaným spolkem působícím v obci Solopysky u Kutné Hory. Podílí se na organizaci kulturních akcí v obci, na záchraně kulturní památky místního barokního kostela a zachování a obnově venkovského krajinného rázu této části Kutnohorska.
3. Obec Solopysky u Kutné Hory bude dotčena navrženým koridorem D216:

¹ Atefier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1.

Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrástky, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
- b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínek.

III.2.

Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborů ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem

obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.“

7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny. Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše),

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorsích negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným střeoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „*zpřesněním*“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dát přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10 - 11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředím a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrástřany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Dráždany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použít pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování

smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“ (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*existují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za první: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostem ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené dostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL.) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

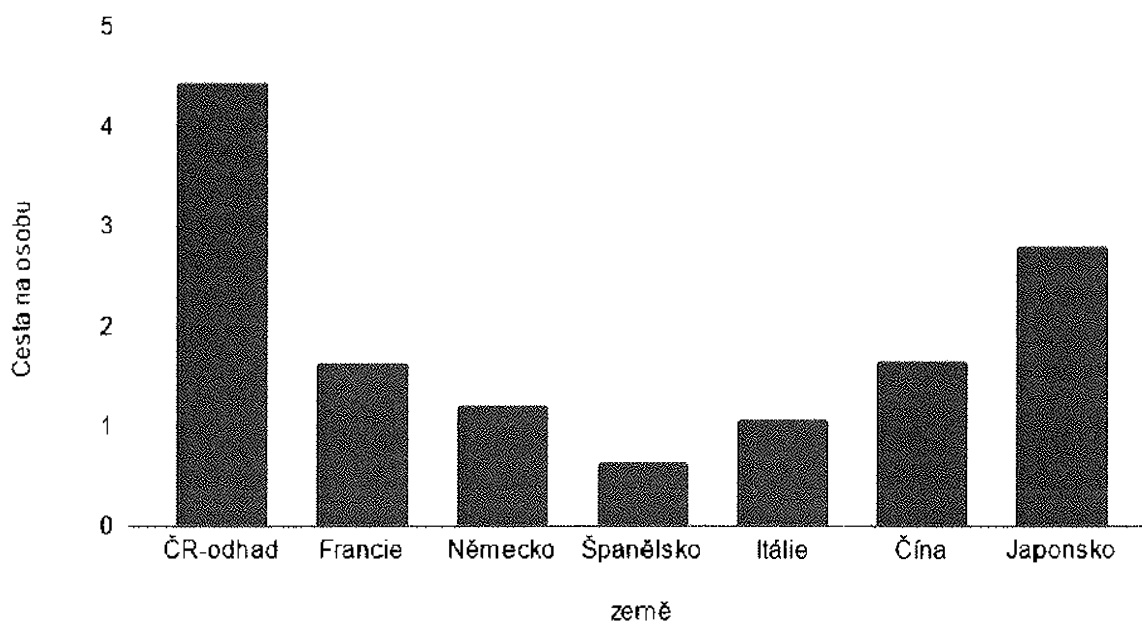
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází z prezentací Správy železnic, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za den bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 den) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepravovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být)**

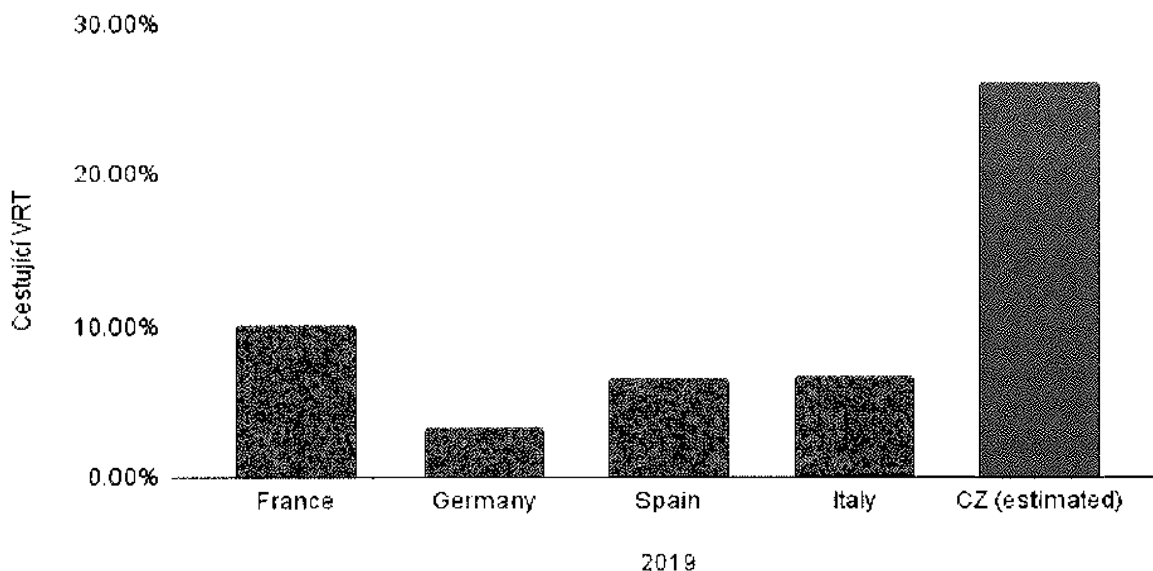
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřipustné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (přičemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „*komplexní*“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řádu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zastavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*

k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- *vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);*
- *vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).*

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e)**, v nichž by byla stanovena „**kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru**“ a dále „**úkoly pro územní plánování**“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- *„minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;*
- *„minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;*
- *„zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;*
- *„minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;*
- *„minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;*
- *„[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru*
 - *minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...*
 - *minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.*⁷

68. Ačkoliv Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.**
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. **Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
 - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
 - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
 - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěši a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“*

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součástí sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidie. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za trati“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

IV. NÁVRH

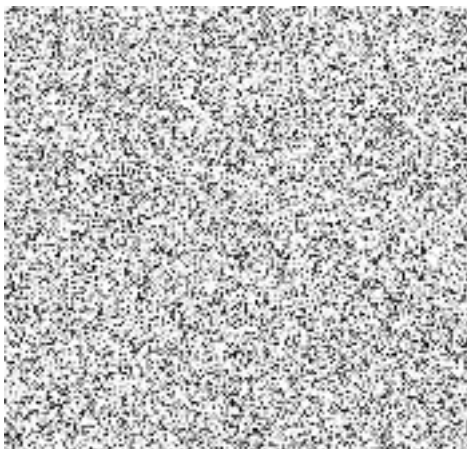
86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

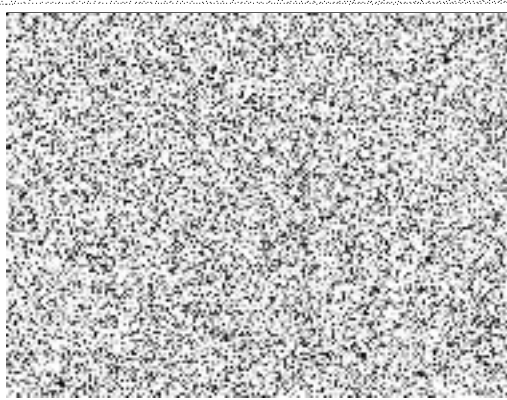
a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;


popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.

Za spolek Bartoloměj





 28502 Suchdol u Kutné Hory

RR006228860CZ
18.05.22 201 974 0,072kg 70,00
DM

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

Střánský úřad
Středočeského kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu

Zborovska 11

Praha 5

150 00

R
Doporučené
Recommended

Ceska posta

285 02 Suchdol u Kutné Hory



RR 00622886 0 CZ

D+1

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.05.2022
062877/2022/KUSK
Listy: 1 List,sv.příloh: 1
Druhy příloh: svazek



IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatel“),

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „návrh 9. AZÚR SK“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II.
PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je občan obce Košice (u Kutné Hory). Trvale žije na území této obce.
3. Bydlí v nemovitosti vzdálené cca 550 m v (měřeno v měřítku 1:100 000) volným prostranstvím pole od navrženého koridoru D216 pro VRT.

III.
OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1.
Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrástčany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínec.

III.2.
Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivu na životní prostředí:

5. **Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů.** Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborů ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení*

fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL." Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.“

7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený

podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridoru dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu - toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny. Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

- na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
 16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
 17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
 18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávát přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního

řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty:**
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Dráždany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újmu na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou

určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot.“ (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„Jeřxistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418. 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystem popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené dostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality,

který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadu na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*” Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečně širší koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá širší koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované záborů ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

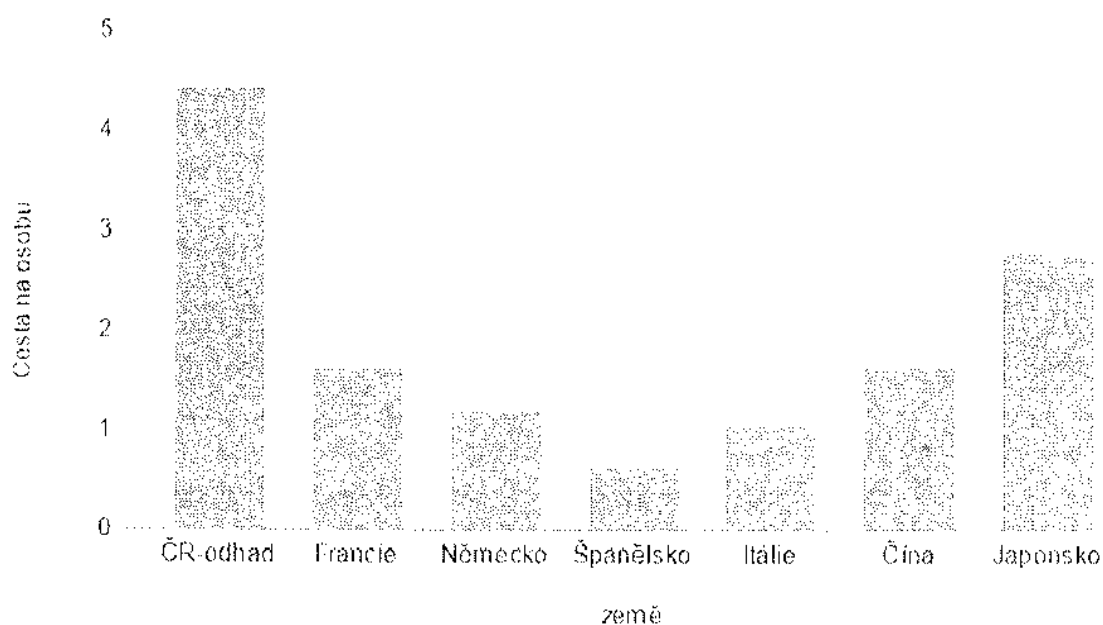
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*” Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU.** A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem

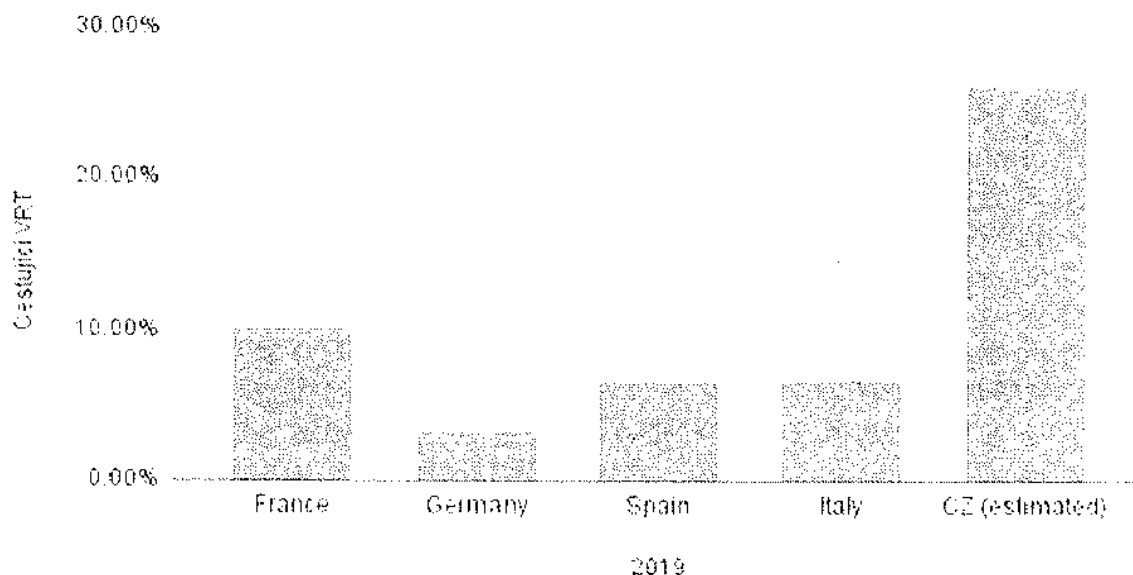
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

„zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- *„[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;*
 - *„[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“*
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní trať se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečně) vysokorychlostní tratí, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivit i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VPT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. **Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:**
60. **Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu.** Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. **Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22:** „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT

budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT Nymburk“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.“; „[v]e výsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných

a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli **doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“**, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvku ÚSES a vlivu na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan. s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. **Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“
 - na str. 5, 8 a 9: „*Vzhledem k šířce koridoru či faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.*“
 - na str. 5: „*Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.*“

- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením ÚSES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridoru dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahu mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru: ⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;

- ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
- ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
- ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
- ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ... "*

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T.** Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *hura novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného

porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košícký potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejhroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečvářku. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: *„Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“*
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: *„Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“*

IV. NÁVRH


86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.



 28504 Uhlířské Janovice

RR100527015CZ
18.05.22 201 730 0.061kg 67.00
DE

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

R
Doporučené
Recommandé

Česká pošta

285 04 Uhlířské Janovice



RR 10052701 5 CZ

D+1

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOCESKÝ ÚSTAV
ODBOR VEŠTĚNÍ PLAVÁNÍ A ŠKOLENÍ
ÚŘAD

ZBOROVSKÁ 11

150 00 PRÁHA 5

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.05.2022
062879/2022/KUSK
Listy: 1 List, sv. příloh: 1
Druhy příloh: svazek



IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Bahně dne 18.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území

Podání činí:



(dále též jen „podatelé“)

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

I. Podatelé na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚŠŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podávají níže uvedené **připomínky**:

α) k **návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „návrh 9. AZÚR SK“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a

β) k **Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**¹ (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II. PODATELÉ PŘIPOMÍNEK

2. Podatelé jsou občany obce Černíny, části obce Bahno. Trvale žijí na území této obce. Vlastní nemovitosti na území obce Černíny dotčené navrženým koridorem D216 pro VRT.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

3. Přípomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) dotčených koridorem D216, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) dotčených koridorem D217, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřinek.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

4. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.

5. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborny ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“
6. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující podrobné argumenty:
7. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „*dopravy*“ nebo „*územního plánování*“ a které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů*“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „*výstavbu dálkových železničních tratí*“.
8. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
9. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw)].
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují

ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

11. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
12. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
 - „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
13. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
 - na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

- na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované záborů zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
14. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhrošších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
15. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádějí podatelé následující úvahy:
16. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezuji plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatelů „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
17. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona

„komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávát přednost komplexnímu řešení“. Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

18. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.
19. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrástřany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
20. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.
21. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
22. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a §

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

23. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
24. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“.
25. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah).“
26. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o

kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvážování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvážování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“

27. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.
28. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti**, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
29. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
30. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“.⁴

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

31. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.
32. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
33. Z těchto třech specifických důvodů se podatelé domnívají, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
34. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitosti vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
35. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
36. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
37. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené

prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

38. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
39. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatelů je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatelé poznamenávají, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
40. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.
41. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**

42. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

43. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních násypů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
44. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
45. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

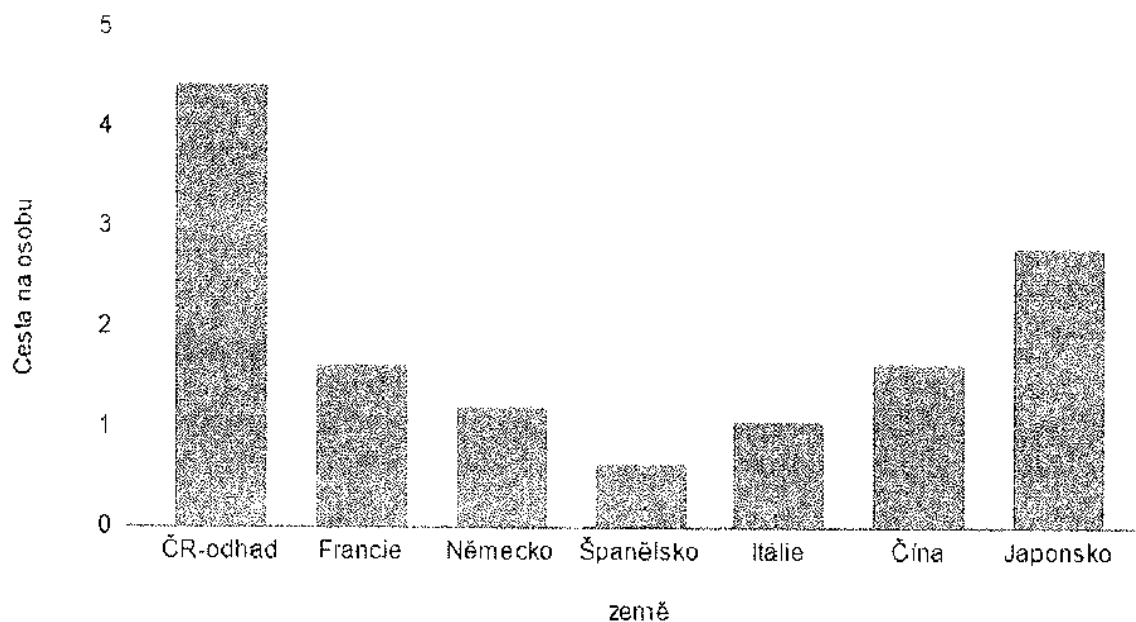
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

46. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
47. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při

přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.

48. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu důležitých tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.
49. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
50. Pro širší srovnání předkládají podatelé graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



51. Podatelé výslovně zdůrazňují, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících

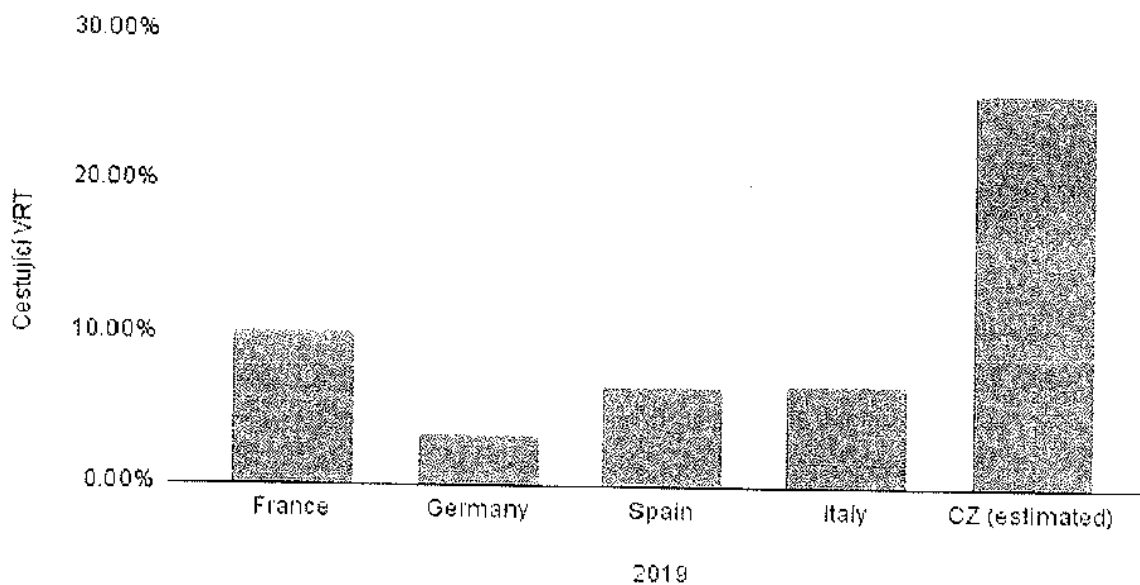
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

(jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.

52. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.**
53. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatelů jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
54. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
55. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
56. Na závěr a jen pro dokreslení předkládají podatelé graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

57. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.*“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
58. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
59. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
60. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Zďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatelé odkazují na své připomínky v bodech 54-55 výše.

61. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
62. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

63. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
64. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
65. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
 - vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*

k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- *vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);*
- *vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).*

66. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkolů pro územní plánování“**, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- *„minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;*
- *„minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;*
- *„zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;*
- *„minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;*
- *„minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;*
- *„[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru*
 - *minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...*
 - *minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.*⁷

67. Ačkoliv Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

68. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „*Říjen 2021*“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
69. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
70. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatelé každopádně požadují, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

71. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 69 výše.
72. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
73. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
74. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajin a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

75. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatelů) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
 - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
 - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
 - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“*

76. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

77. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
78. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
79. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

80. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

81. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
82. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
83. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „*Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.*“
84. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené propustnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za trati“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

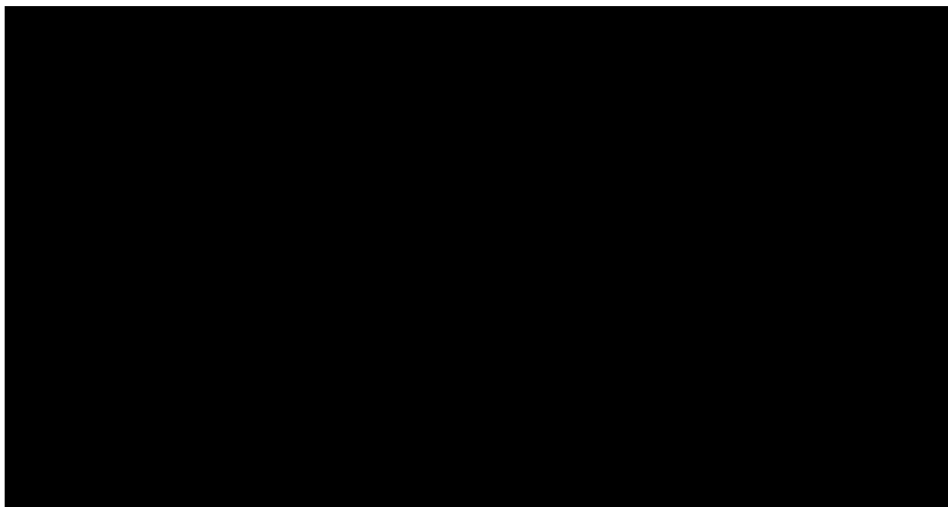
IV. NÁVRH

85. Na základě výše uvedených připomínek podatelé navrhuji zastupitelstvu Středočeského kraje:


a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





 28401 Kutná Hora 1

RR374460824CZ
18.05.22 201 622 0.062kg 90.00
D,DM

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

D+1

R
Doporučené
Recommended

Ceska pošta

284 01 Kutná Hora 1



RR 37446082 4 CZ

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Zborovská 11

150 00 Praha 5

**Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5**

IDDS: keebyyf

**Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK**

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 20.05.2022

062902/2022/KUSK

Listy: 1 List, sv. příloh: 1

Druhy příloh: svazek



kuskes861d8fd7

V Solopyskách dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatelé“)

I.
PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatelé na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podávají níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

II.
PODATELÉ PŘIPOMÍNEK

2. Podatelé jsou občany obce Solopysky (u Kutné Hory). Trvale žijí a podnikají na území této obce. Vlastní nemovitosti na území obce Solopysky dotčené navrženým koridorem D216 pro VRT.
3. Podatelé jsou v rámci společného jmění manželů vlastníky například následujících pozemků a na nich se nacházejících nemovitostí v obci Solopysky dotčené navrženým koridorem D216:
 - v k. ú. Solopysky u Kutné Hory: pozemkových parcel parc. č. 34/1, 44, 562/98

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Přípomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrást'any, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
- b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínec.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábery ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem

obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.“

7. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše),

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného pod systému) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorsích negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádějí podatelé následující úvahy:
17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatelů „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je **v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dát přednost komplexnímu řešení“** (podtrhli podatelé). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrástany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhli podatelé).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřijatelné, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsouci zásah). (podtrhli podatelé)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování

smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“ (podtrhli podatelé)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti**, zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „*existují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat*“.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatelé domnívají, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílejší argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za první: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostem ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobnosti zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatelů je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatelé poznamenávají, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

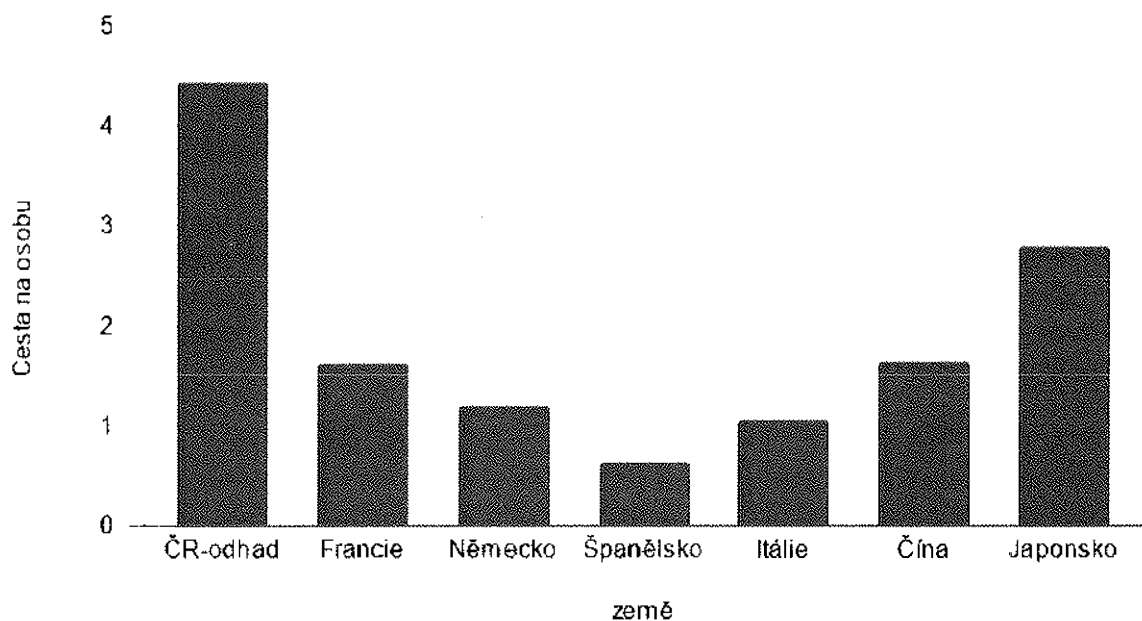
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází z prezentací Správy železnic, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za den bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 den) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepravovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládají podatelé graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatelé výslovně zdůrazňují, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU.** A z tohoto důvodu není (nemůže být)

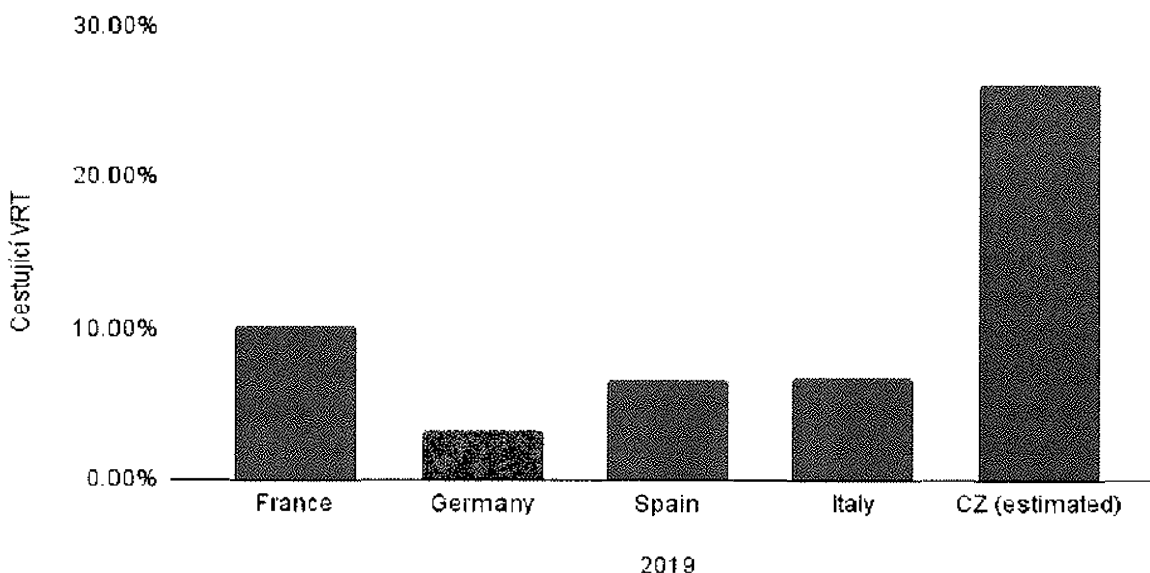
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatelů jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivitu i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřípustné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládají podatelé graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (přičemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatelé odkazují na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezminil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**

65. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:

66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*

k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak zpracovatelé **Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“**, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatelé každopádně požadují, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.**
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajín a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatelů) pak ve výsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
 - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
 - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
 - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
 - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“*

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

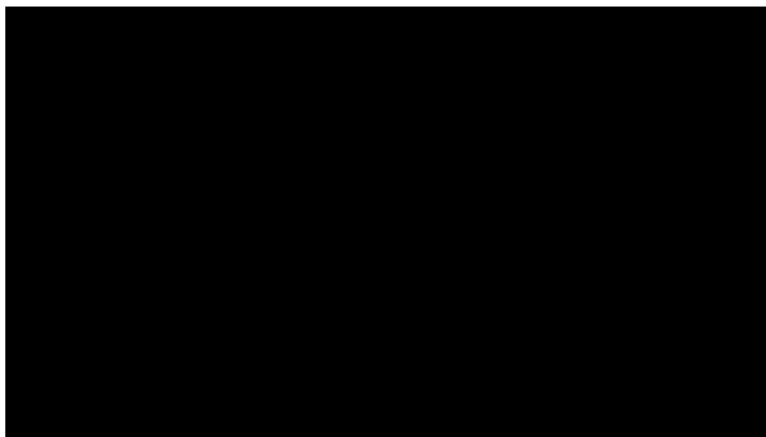
IV. NÁVRH

86. Na základě výše uvedených připomínek podatelé navrhuji zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.

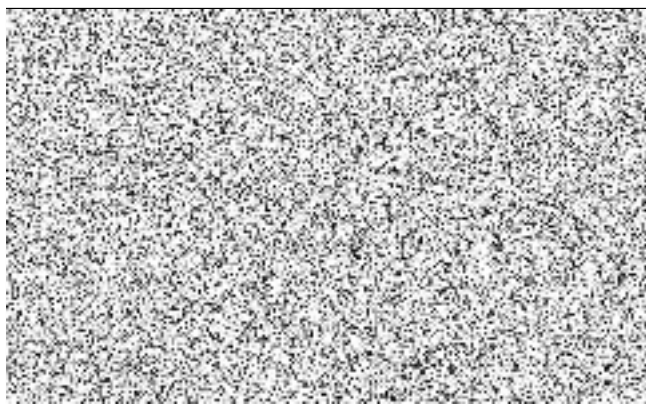


Česká pošta 2 8502 Suchdol u Kutné Hory

18.05. RR006228873CZ
DM 22 201 488 0,072kg 70,00

CESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

Krajský úřad
Středočeského kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
Zborovská 11
Praha 5
150 00



R
Doporučené
Recommended
Česká pošta
285 02 Suchdol u Kutné Hory
RR 00622887 3 CZ

D+1

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.05.2022
062903/2022/KUSK
Listy: 1 List, sv. příloh: 1
Druhy příloh: svazek



IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatel“),

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**¹ (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je občan obce Košice (u Kutné Hory). Trvale žije na území této obce.
3. Bydlí v nemovitosti vzdálené cca 550 m v (měřeno v měřítku 1:100 000) volným prostranstvím pole od navrženého koridoru D216 pro VRT.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k **dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:**
 - a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrást, Chrástčany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínec.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridoru pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. **Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů.** Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zvaženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborů ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: *„Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení*

fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“

7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „*dopravy*“ nebo „*územního plánování*“ a které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů*“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „*výstavbu dálkových železničních tratí*“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)];
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený

podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „*Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridoru dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.*“
 - „*[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území - na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.*“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „*[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny*“;
 - na str. 13: úvaha, že „*[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL*“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny. Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcv.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

- na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkci lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
 16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
 17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
 18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“ (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního

řešení" systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen díleč úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro díleč část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **díleč argumenty:**
23. **První díleč argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru: v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah).“ (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ ... Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahu do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použít pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitivní, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních ... V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou

určitého základního práva: systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot." (podtrhl podatel)

28. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak brozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti.** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„Je/xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutně je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch, *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*, Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystem popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené propustnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality,

který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záboru zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záboru zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metru) včetně okolních násypů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocný, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábery ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

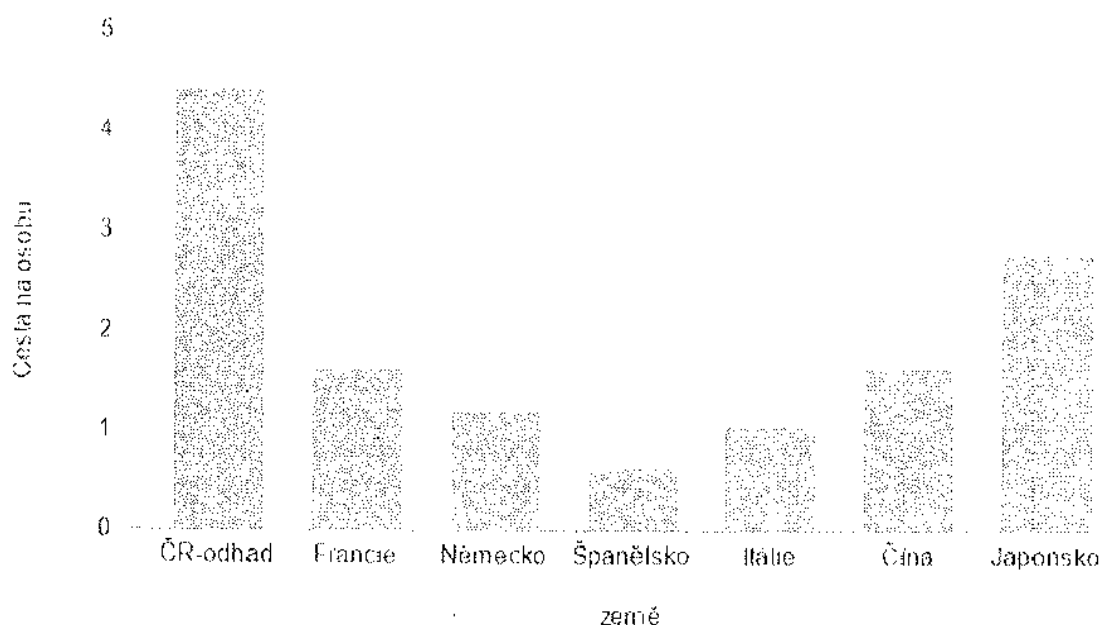
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem

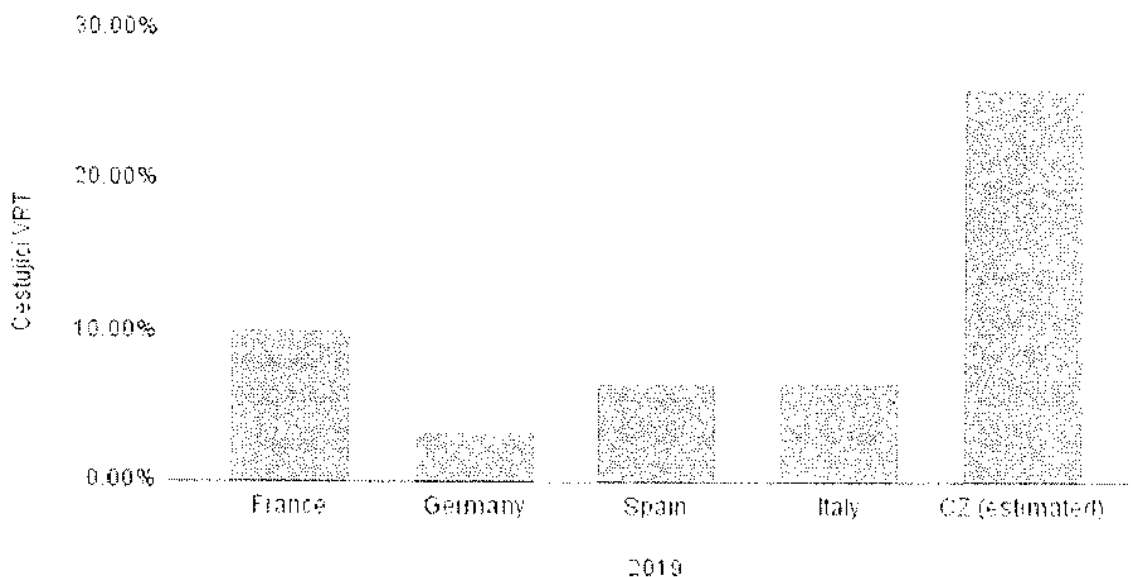
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

„zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní trať se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečně) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivitu i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT

budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řádu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. I textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dorčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných*

a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak zpracovatelé **Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhlí „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217.** například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivu na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přechodně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. **Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“
 - na str. 5, 8 a 9: „*Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.*“
 - na str. 5: „*Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.*“

- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením ÚSES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektu (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitu. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahu mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha - Brno, úsek Poříčany – hranice kraje;
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;

- ⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvky ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
- ⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměříč a Polánka u Malešova;
- ⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- ⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ... "

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. I odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nescmyslným dojmem a nutně své adresáty matc, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T.** Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *in iure novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věcí. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného

porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: *„Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“*
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Krouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: *„Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“*

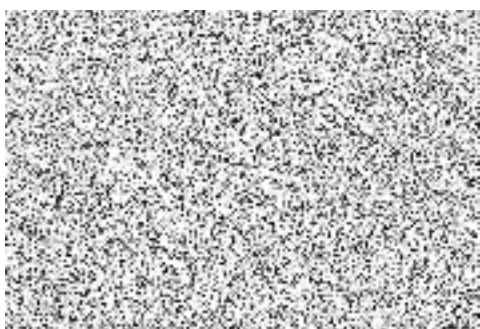
IV. NÁVRH

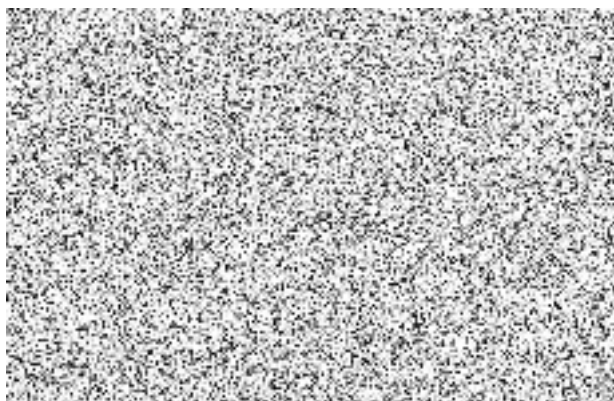
86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





D+1

 28504 Uhlířské Janovice

RR100526973CZ
18.05.22 201 163 0.061kg 67.00
DE

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

R
Doporučené
Recommandé

Česká pošta



RR 10052697 3 CZ

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOCESKÉHO KRAJE
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A STAVBY
ÚŘADU

ZBOROVSKÁ 11

150 02 PRAMA 5

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 20.05.2022

062907/2022/KUSK

Listy: 21 List sv.příloh:

Druhý příloh:



kuskes861d8fdd

IDDS: keebyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatel“)

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a

- b) k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹ (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“).

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel vlastní nemovitosti na území obce Bahno, Červené Janovice, Paběnice a dalších, sousedních obcí dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT.

Podatel zde podniká v oboru zemědělské výroby a provozuje zemědělské hospodářství. Vlastní nemovitosti na území obce Bahno, Červené Janovice, Paběnice a dalších, sousedních obcí dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT.

3. Podatel je vlastníkem například pozemků dotčených navrženým koridorem D216:
- v k. ú. Bahno, Červené Janovice, Paběnice

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

3. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) dotčených koridorem D216, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Bahno, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
- b) dotčených koridorem D217, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěříněk.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

4. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

„PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.

5. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábory ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“
6. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
7. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „*dopravy*“ nebo „*územního plánování*“ a které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů*“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „*výstavbu dálkových železničních tratí*“.
8. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, je **nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru**. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
9. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];

- ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
10. **Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²**
11. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
12. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „*schematicky*“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „*Doprava železniční*“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „*Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „*Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.*“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „*Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí*“ v kap. 6 na str. 130:
- „*Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčetem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.*“
 - „*[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační propustnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o*

² Srov. článek „*Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí*“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“

13. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
 - na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
 - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
14. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
15. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
16. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematiky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudíž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní

prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.

17. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se **zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

18. Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledek realizace uvedeného záměru.
19. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
20. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Studie

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.

21. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
22. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěží myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):
23. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
24. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
25. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřijatelné, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
26. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich

vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíle) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použít pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvážování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvážování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).“ (podtrhl podatel)

27. V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.
28. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
29. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
30. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na

Ukrajně - nemá náš stát myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“.⁴

31. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.
32. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. I Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
33. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
34. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsáný v bodech 10-11 výše, jehož jsou navrženy koridory D216 a D217 nedílnou součástí.** Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
35. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
36. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

37. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
38. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
39. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si je vědom toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
40. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění

odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.

41. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
42. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbývá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

43. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
44. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury, **úpravy melioračních sítí** a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
45. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

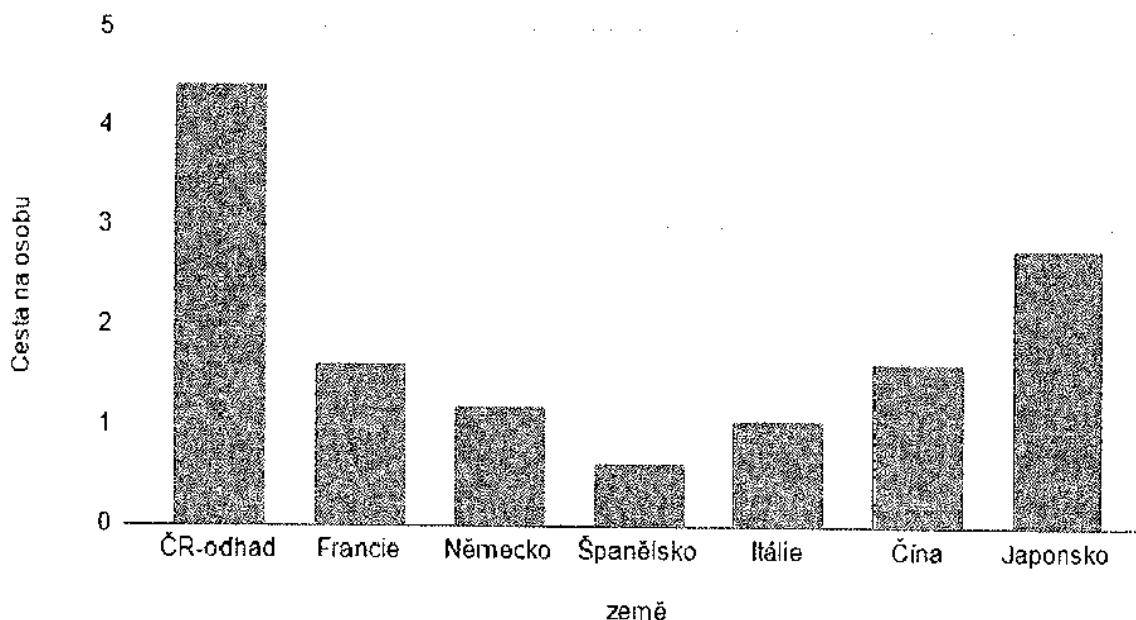
III.2.4.

Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

46. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
47. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
48. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.
49. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
50. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území

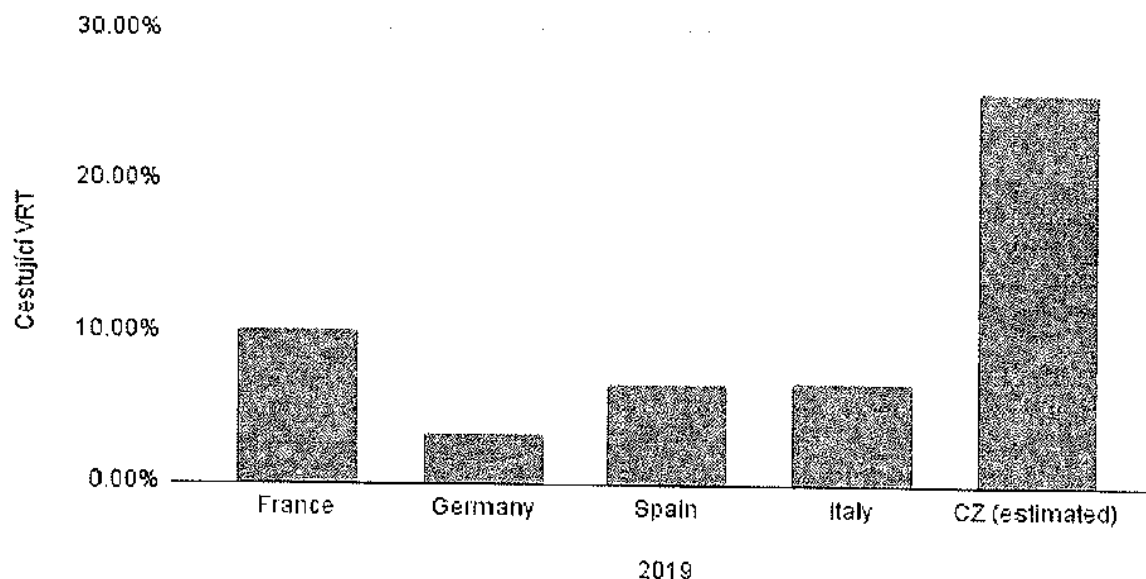


51. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
52. Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.
53. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trat“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
54. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit

„*také další železniční spoje*“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.

55. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřipustné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
56. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

57. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obsluží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro*

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.

58. **Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:**
59. **Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu.** Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
60. **Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22:** „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.
61. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „pravidelné linky osobní dopravy“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
62. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

63. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řádu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
64. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
65. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.“; „[v]e výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);
 - vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
 - vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).
66. V návaznosti na to pak zpracovatelé Vyhodnocení vlivů uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní

plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.⁷

67. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.
68. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
69. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního párování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
70. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

71. Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.
72. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
73. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
74. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“
 - na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
 - na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
 - str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajín a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
 - str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
 - str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
 - str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“
75. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:
- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
 - druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u

15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“

- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění:
d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;
⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...“

76. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

77. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
78. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
79. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.**
80. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

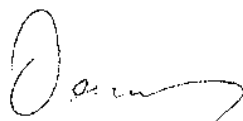
81. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
82. **Za prvé: V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky,

přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejhroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.

83. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“
84. Za druhé: V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT. Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivita Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“


IV. NÁVRH

85. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:
- a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítl;
- popřípadě
- b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.



Jaroslav Domas

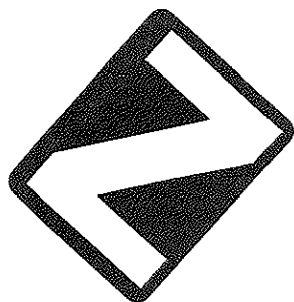


 28401 Kutná Hora 1
 18.05.22 201 875 RR374459242CZ 89.00
 0.130kg
 29
zpráva doporučená doporučená zpráva doporučená zpráva doporučená

POPUŠČENÉ NA DODĚJKU

 284 01 Kutná Hora 1

 RR 37445924 2 CZ
Česká pošta



KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOCESKÉHO KRAJE
 ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍHO PRÁCE
 ZBOROVSKÁ 11
 PRAHA 5
 150 00

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.05.2022

062930/2022/KUSK H

Lísty: 21 List.sv.příloh:

Druhy příloh:



IDDS: keebyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „podatel“),

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „návrh 9. AZÚR SK“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**¹ (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je občan obce Košice (u Kutné Hory). Trvale žije na území této obce.
3. Bydlí v nemovitosti vzdálené cca 550 m v (měřeno v měřítku 1:100 000) volným prostranstvím pole od navrženého koridoru D216 pro VRT.

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Přípomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. I. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) dotčených koridorem D216, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlistovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I. Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) dotčených koridorem D217, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěříněk.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivu na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na zábory ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení

fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL." Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“

7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw)].
11. **Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený**

podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Findobonna*.²

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
 - „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridoru dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutně chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační propustnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační propustnost území. Protože k narušení migrační propustnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační propustnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
 - na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny. Via Findobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mcdr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

- na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
 16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
 17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zřetelným“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
 18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávát přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního

řešení" systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc představuje jen dílejší úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílejší část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrástany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílejší argumenty:**
23. **První dílejší argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní mysletelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to *Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany*, Správa železnic, 10.12.2020, a *Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostava*, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526. bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao I/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitivní, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou

určitého základního práva: systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot." (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„Je/xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za první: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality,

který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbývá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadu na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metru) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované zábory ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

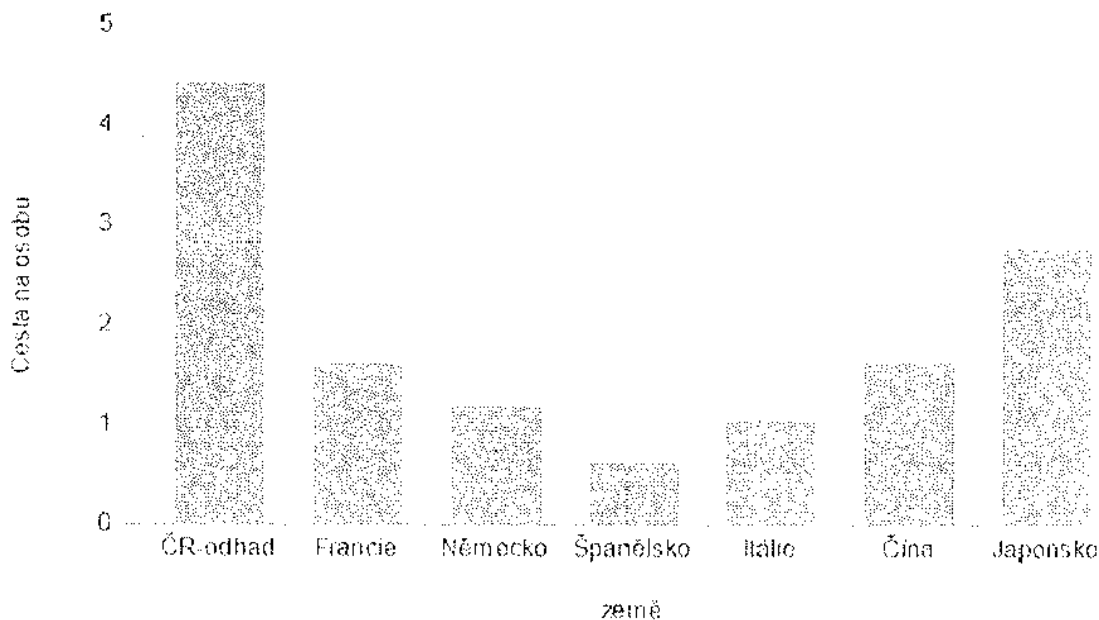
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SKN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle země



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem**

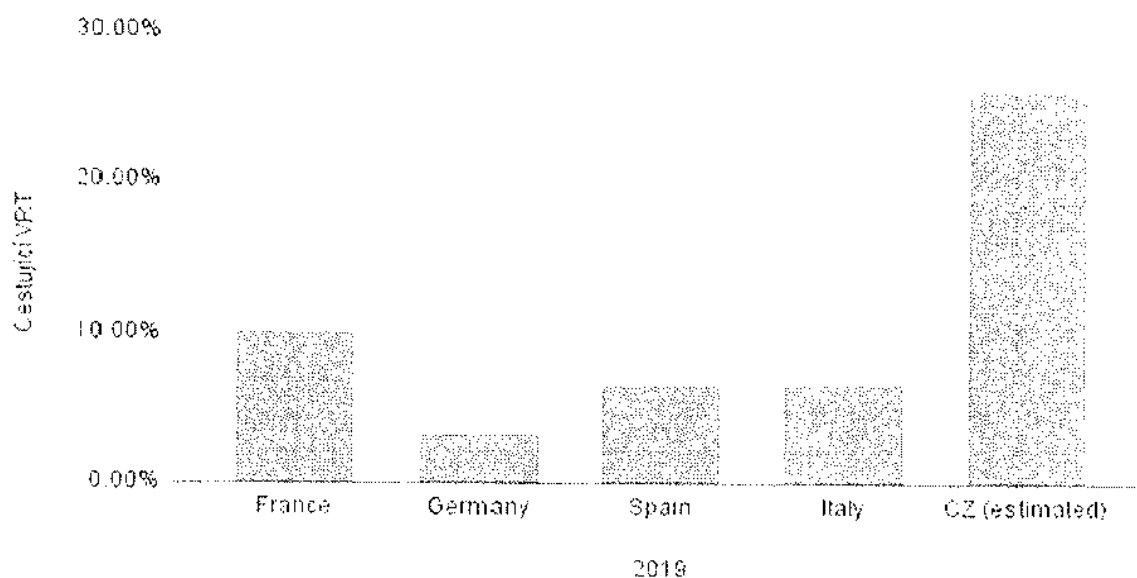
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

„zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hronic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava - Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. **Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:**
60. **Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu.** Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. **Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22:** „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT

budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolíží bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spořka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]ýsledku bude hluk z provozu tratí redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných*

a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridoru dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkolů pro územní plánování“**, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217, například:

- „minimalizace vlivu na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivu na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“.⁷

68. Ačkoliv Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílečné závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 69 výše.
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“
 - na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
 - na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“

- str. 11: „*Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.*“
- str. 12 a 13: „*koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území*“
- str. 13: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.*“
- str. 17: „*9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).*“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.*“
- druhá strana: „*U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).*“
- třetí strana: „*Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktoru pohody bydlení a vliv na prostupnost území.*“
- čtvrtá strana: „*Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.*“
- čtvrtá strana: „*Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.*“
- čtvrtá strana: „*Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.*“;
- pátá strana: „*Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.*“
- pátá strana: „*S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. II této dokumentace.*“
- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru: ⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;*

- ⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
- ⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
- ⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- ⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ...”

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „Součást TEN-T“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „Součást sítě TEN-T“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.“ (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného

porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrehlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrehlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košícký potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrehlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrehlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidie. VN Vrehlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrehlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrehlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: *„I,ze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“*
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: *„Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“*

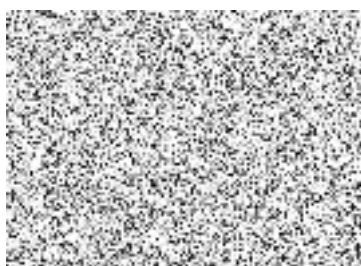
IV. NÁVRH

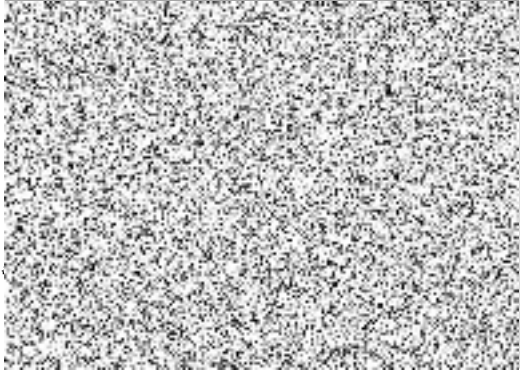
86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:


a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





 28504 Uhlířské Janovice

18.05.22 201 875 RR100527007CZ
DE 0.061kg 67.00

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

R
Doporučené
Recommend

Česká pošta

285 04 Uhlířské Janovice



RR 10052700 7 CZ

D+1

KRYSKA ÚŘAD STAVEČSKÝCH PRÁČÍ
ODBOR VEŠTĚNÍHO PŘÍRODNÍ A STAVEBNÍ
ÚŘADU

ZBOROVSKA 21

750 00 PRÁHA 5



kuskes861d9001

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSR/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **přípomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí:



(dále též jen „*podatel*“),

I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSR/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **přípomínky**:
 - a) k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
 - b) k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹ (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je občan obce Košice (u Kutné Hory). Trvale žije a podniká na území této obce. Vlastní nemovitosti na území obec Košice dotčené navrženým koridorem D216 pro VRT.
3. Podatel je vlastníkem například pozemku dotčeného navrženým koridorem D216:
 - v k. ú. Košice u Nepoměřic: pozemkových parcel parc. č. 194/2

III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

III.1. Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrást, Chrástany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černýn, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřinec.

III.2. Důvody připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridoru pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivu na životní prostředí:

5. **Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů.** Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.

6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborů ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“
7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2001/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměru“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)];
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
11. **Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR.** Ty totiž představují ucelený

podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně – tzv. *Via Vindobonna*.²

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové ofázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčetem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridoru dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
 - „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“
14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
 - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: [https://www.mder.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod\[ci\].11.5.2022](https://www.mder.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod[ci].11.5.2022)

- na str. 25-26: odhadované záborů zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorsích negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
 16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
 17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudíž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
 18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“ (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního

řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystému ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a štěrkopísku Chotouň, Chrástřany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahu do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou

určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot.“ (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních фондах, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„fejsistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílejší argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden **[a] pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenat opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za první: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality.

který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředku z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředku z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. I Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: *„Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metru) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.“* Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečně šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podehody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich částí nebude možné užívat buď *„vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi“* ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované záborů ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

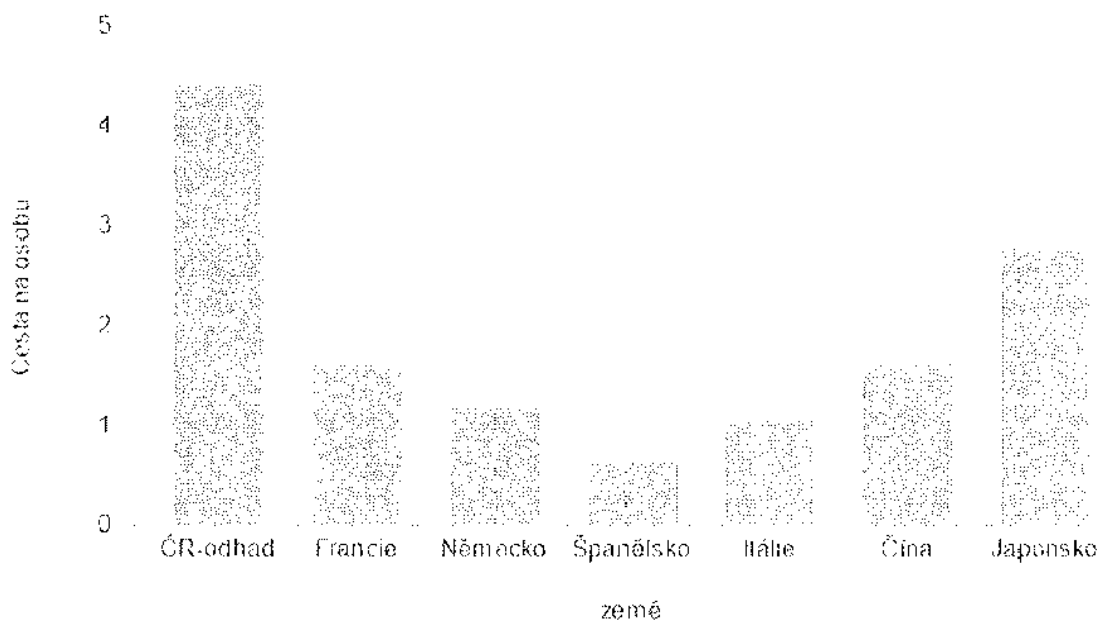
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: *„Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.“* Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle úrovní



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU.** A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem

⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uitc-stats.uitc.org/> (cit. 12.5.2022).

„zjištění skutkového stavu, o němž nejsou divodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřipustné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

% cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní trati:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT

budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horou). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vázně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „*komplexní*“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. I textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zastavbě.*“; „*[v]ýsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných*

a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridoru dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkolů pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217,** například:

- „minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁷

68. Ačkoliv Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.**
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“
 - na str. 5, 8 a 9: „*Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.*“
 - na str. 5: „*Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.*“

- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

76. Naproti tomu **Příloha č. I odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktoru pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění:
d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje;
ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:
⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;

- ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
- ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
- ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
- ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionu lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ... "*

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „ *vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného

porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3.3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidie. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přítom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: *„Ize tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“*
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: *„Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“*

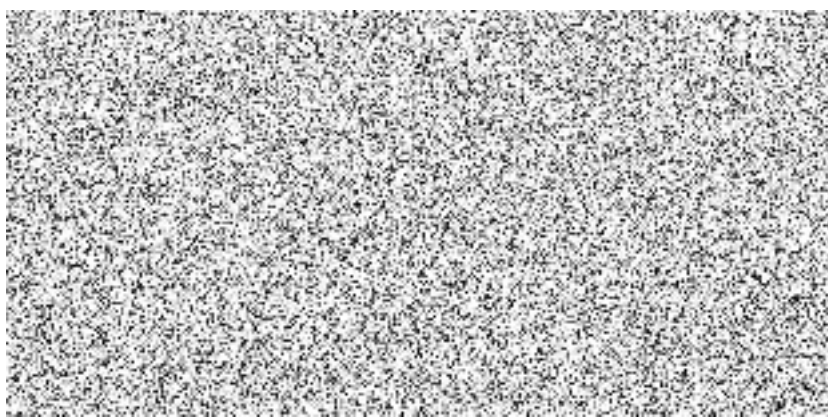
IV. NÁVRH

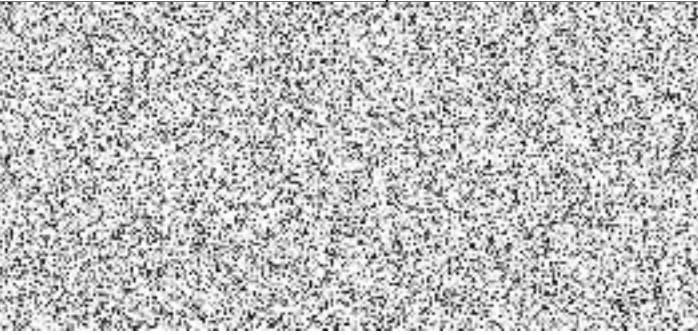
86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:


a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;

popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





 28504 Uhlířské Janovice

18.05.22 201 541 RR100526995CZ
DE 0.061kg 67.00

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

R
Doporučené
Recommend

Česká pošta

285 04 Uhlířské Janovice



RR 10052699 5 CZ

D+1

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍHO
ÚŘADU

ZBOROVSKÁ 11

150 00 PRAHA 5



Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11
150 00 Praha 5

IDDS: keebyyf

Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS
K č. j.: 035585/2022/KUSK

V Praze dne 17.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **námítky a připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí: **Strniště z.s.**, identifikační číslo

(dále též jen „podatel“)

I. PŘEDMĚT NÁMÍTEK A PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
 - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „návrh 9. AZÚR SK“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („VRT“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a

- b) k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území¹ (dále též jen „Vyhodnocení vlivů“).

II.

PODATEL NÁMITEK A PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je právnická osoba sdružující občany obce Košice (u Kutné Hory). Trvale vyvíjí aktivity na území této obce.
3. V souladu se stanovami spolku chrání životní prostředí a kulturní dědictví.

III.

OBSAH NÁMITEK PŘIPOMÍNEK

III.1.

Vymezení dotčeného území

4. Připomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
 - a) **dotčených koridorem D216**, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrástřany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojsice, Třebovle, Vrbčany a Zalesňany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
 - b) **dotčených koridorem D217**, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátek, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínek.

III.2.

Důvody námitek a připomínek

III.2.1.

Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:

5. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wrocław, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.

¹ Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

6. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborny ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „*Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.*“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží už 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava-Praha na zhruba hodinu a půl.*“
7. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
8. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „*dopravy*“ nebo „*územního plánování*“ a které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů*“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „*výstavbu dálkových železničních tratí*“.
9. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru**. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
10. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
 - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
 - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
 - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw)].
11. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5,

ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR. Ty totiž představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.²

12. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:

13. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:

- „Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčetem s uvedením pouze nezákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridoru dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.“
- „[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.“

14. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:

- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
- na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;

² Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], dostupné na adrese: <https://www.mldr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2,5-hod> [cit. 11.5.2022]

- na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
15. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 10 tohoto podání výše), nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystemu) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.
 16. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
 17. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zřetelnějším“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudiž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
 18. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávat přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního

řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

III.2.2.

Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:

19. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obec a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
20. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného pod systému ve smyslu bodů 10-11 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku u Chotouň, Chrástřany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
21. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti³, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
22. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty:**
23. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy

³ Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, 10.12.2020, a Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

24. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“.
25. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné ...“ (podtrhl podatel).
26. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsoucí zásah). (podtrhl podatel)
27. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ ... Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahu do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitivní, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních ... V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou

určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot.“ (podtrhl podatel)

28. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
29. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
30. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
31. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelné zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních фондах, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích zarátkový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma *„[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou zarátkové a je nutné je dotovat“*.⁴
32. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

⁴ Srov. *Wikipedie*, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf (cit. 15.5.2022).

33. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
34. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
35. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 10-11 výše**, jehož jsou navržené koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenat opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitěho vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 16-17 výše).
36. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
37. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
38. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).
39. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality,

který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.

40. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 23-35 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatel poznamenává, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 31-33 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
41. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 21, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy) přípustný.
42. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
43. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.3.

Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)

44. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
45. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vibec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
46. Z toho vyplývá, že uvažované záborů ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

III.2.4.

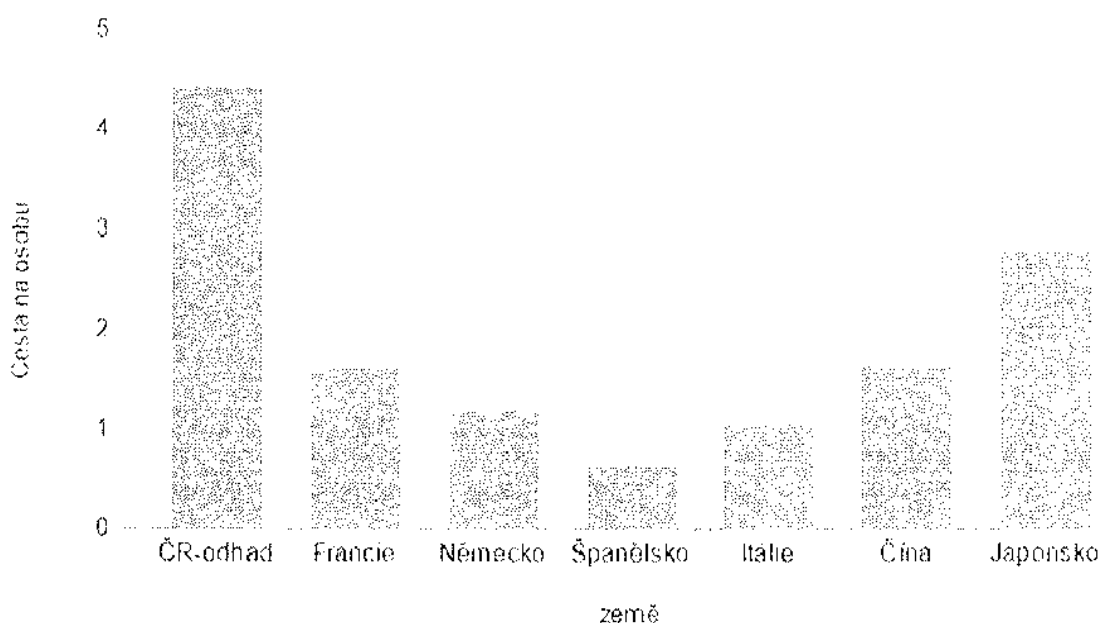
Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno

47. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
48. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
49. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočtuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

50. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:⁵
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
 - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
 - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
 - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
51. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle země



52. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 50 a 51 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
53. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU.** A z tohoto důvodu není (nemůže být) projevem

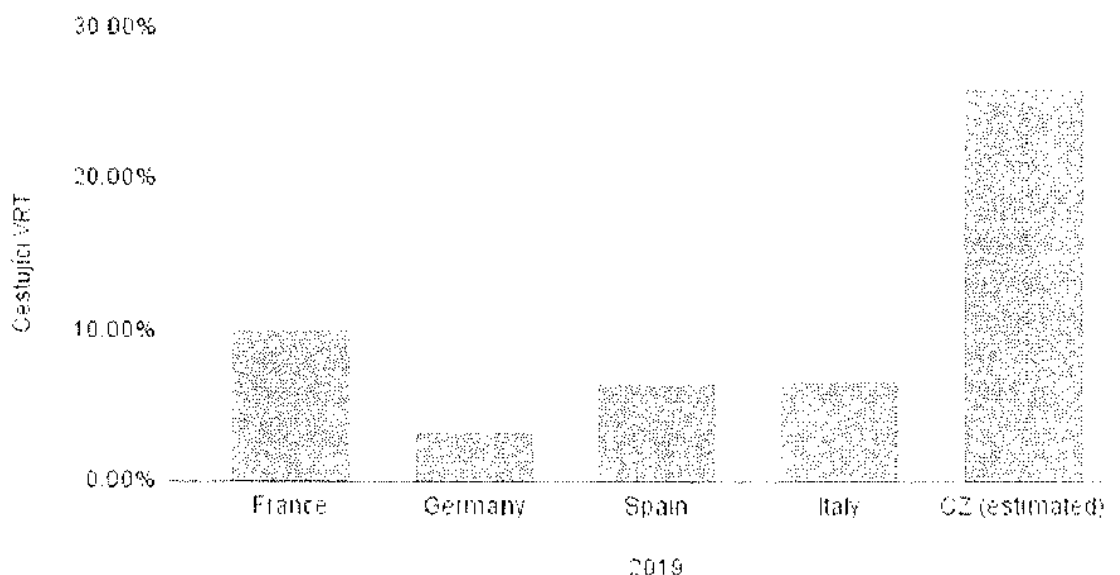
⁵ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

„zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

54. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
 - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“
55. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní tratě se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivit i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
56. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 21 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
57. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat⁶ a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

⁶ Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

Podíl cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



III.2.5.

Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:

58. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
59. Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:
60. Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu. Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlostí 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
61. Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22: „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 54-55 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti výslovně hovoří o tom, že po VRT

budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 54-55 výše.

62. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (váženě míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
63. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „komplexní“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

III.2.6.

Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:

64. Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.
65. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující **dílčí argumenty**:
66. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných*

a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);

- vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridoru dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridoru je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);
- vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridoru dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonického vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).

67. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkolů pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217,** například:

- „minimalizace vlivu na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;
- „minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;
- „zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;
- „minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;
- „minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;
- „[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru
 - minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...
 - minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“⁷

68. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

69. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření

⁷ Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**

70. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování *„vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“*.
71. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námítky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

III.2.7.

Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:

72. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. K tomu též bod 69 výše.**
73. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
74. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
75. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: *„9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.“*
 - na str. 5, 8 a 9: *„Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“*
 - na str. 5: *„Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“*

- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod ... Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šemberu).“

76. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridoru dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridoru může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“
- devátá až desátá strana: „Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhuje doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru: ⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;

- ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
- ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
- ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
- ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionu lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko ... "*

77. Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání. Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

III.2.8.

Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:

78. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wrocław) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
79. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti.*“ (např. str. 9 a 22).
80. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T. Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do návrhu nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.
81. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného

porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

III.2.9.

Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

82. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosince 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
83. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košícký potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
84. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přítom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: *„Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.“*
85. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: *„Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.“*

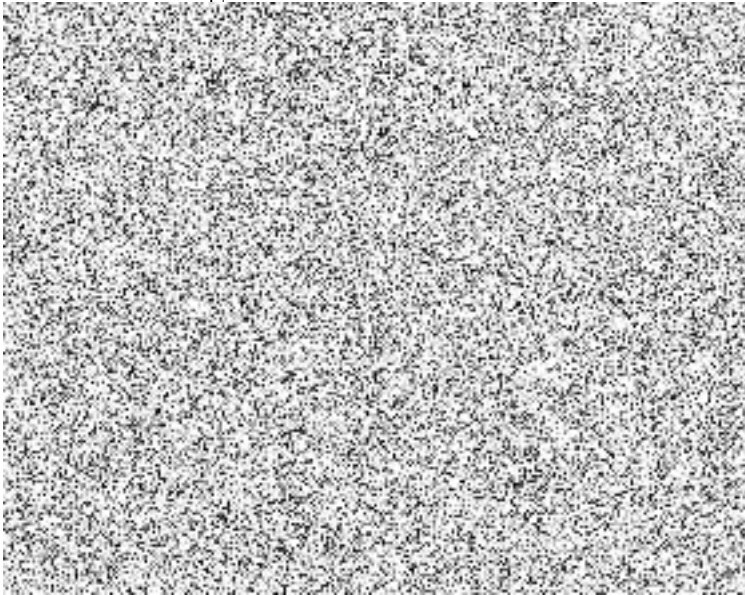
IV. NÁVRH

86. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:

a) aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;


popřípadě

b) aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.





D+1

 28504 Uhlířské Janovice

18.05.22 201 686 RR100526987CZ
DE 0.061kg 67.00

ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC

R
Doporučené
Recommended

Česká pošta

285 04 Uhlířské Janovice



RR 10052698 7 CZ

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOBODĚVSKÉHO KRAJE
OBBOD ÚSTIMHO PLANOVNÍ A STAVBY
ÚŘADU

ZBOROVSKÁ 11

150 00 PATA 5