

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, námitky 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 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. 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

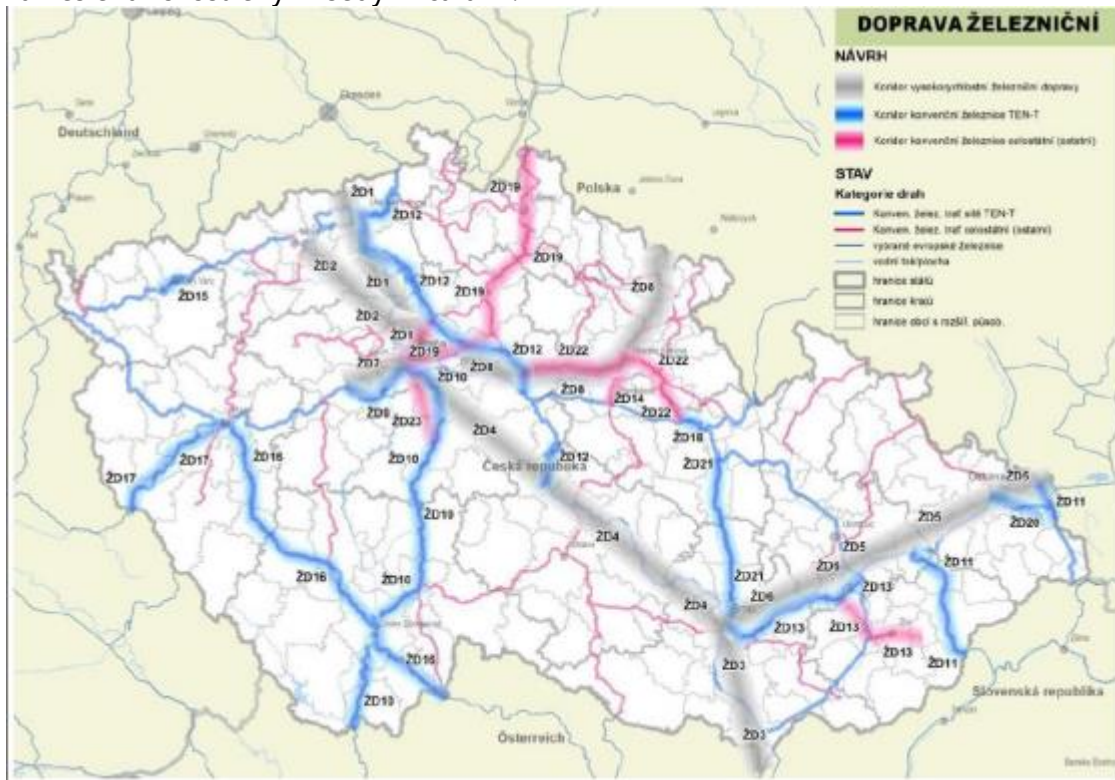
Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl. Napadaná 9 AZÚR SK vymezuje ve Středočeském kraji trať VRT v částech úseků RS1 Praha–Brno a RS 5 Praha – Wrocław a RS5 Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko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

Námítka č. 16 – VRT způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost 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 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.

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 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, narušitel 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.

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 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 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).

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 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 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 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 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 námitky

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT dle 9 AZÚR SČK 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 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. 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 nevypřádávají.

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.

Námitka 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 nereflktuje. 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

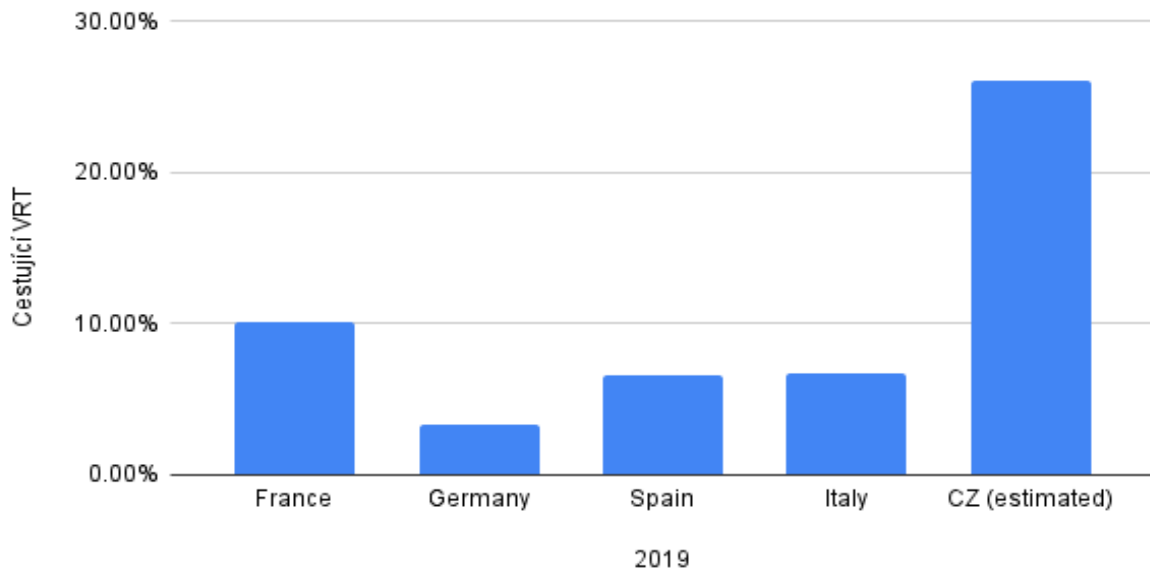
zemích EU. Uvedené počty cestujících měl pořizovatel zjistit a zohlednit jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu. Z uvedeného srovnání se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy 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 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 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 (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)*