

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

I.

K připomínce obecně

Podle § 36 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů se „*zásady územního rozvoje pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy podle správního řádu*“. Podle § 171 zákona 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů „*opatření obecné povahy není právním předpisem ani rozhodnutím*“. Je aktem smíšené povahy s konkrétně určeným předmětem regulace a obecně vymezeným okruhem adresátů. Podle § 172 odst. 4 správního řádu může k návrhu opatření obecné povahy (OOP) kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit připomínky (nemusí být odůvodněny). Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro OOP a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění. Dle důvodové zprávy k vládnímu návrhu správního řádu je cílem právní úpravy, aby „*dotčené osoby měly garantována minimální procesní práva i pro ten případ, že se úkon správního orgánu týká jejich zájmů, byť nelze jmenovitě určit účastníky*“.

Správní řád tak předpokládá méně formalizovaný způsob nakládání s těmito připomínkami ve srovnání s vypořádáváním námitek podle § 172 odst. 5 SR, kde se musí o každé jednotlivé námitce rozhodovat samostatně a samostatně i odůvodnit jak a proč bylo s konkrétní námitkou naloženo. Má-li se správní orgán připomínkami zabývat jako podkladem OOP a vypořádat se s nimi v odůvodnění, musí z nich být zřejmé, kdo je činí (splnění podmínky přímého dotčení v právech, povinnostech nebo zájmech), proti jakému návrhu OOP, resp. jeho části, směřuje a co se navrhuje (tzn. jak by se měl návrh OOP upravit) - viz Správní řád komentář II.vydání, Josef Vedral, BOVA POLYGON 2012, str. 1329 – 1363.

Stavební zákon jako zákon speciální vůči správnímu řádu upravuje připomínky k řízení o zásadách územního rozvoje (ZÚR) v § 39 odst. 2 až 4. Podle odst. 2 tohoto ustanovení může podat připomínky „každý“. Na rozdíl od správního řádu tedy není vyžadováno „přímé dotčení v právech, povinnostech nebo zájmech“. Zásadní je § 39 odst. 3, který stanoví, že „ke stanoviskům, námitkám a připomínce ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje nebo při vydání územního rozvojového plánu, se nepřihlíží“. Je tomu tak proto, že dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je „politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“. Jinak řečeno, o věci závazně rozhodnuté politikou územního rozvoje nelze znovu rozhodovat v zásadách územního rozvoje; do zásad územního rozvoje je však třeba tuto věc následně převzít.

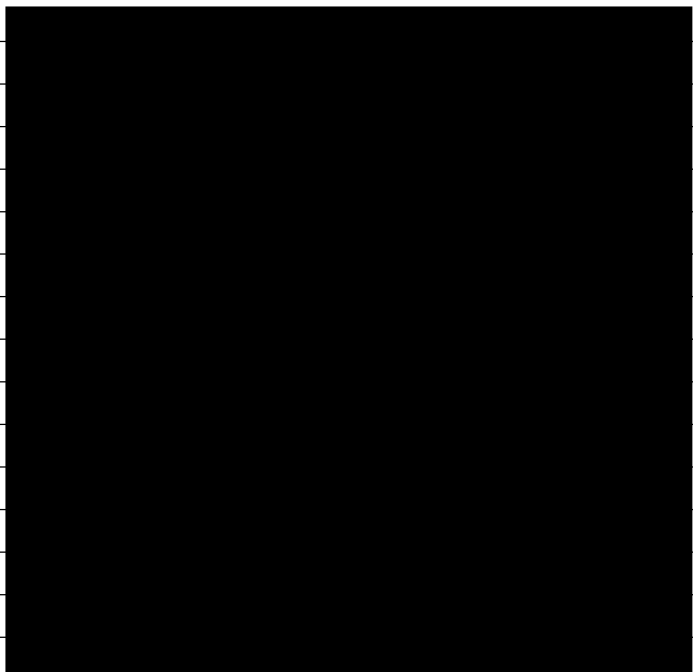
V daném případě není předmětem aktualizace zásad územního rozvoje „nalezení vhodného koridoru“ pro vysokorychlostní železniční dopravu v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – hranice ČR/SRN (- Dresden), ale „vymezení koridoru na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“. K tomu, aby mohl být vymezen jeden koridor ze 3 předložených variant, byly variantní trasy posuzovány samostatně. V souladu s § 42b odst. 4, věta poslední stavebního zákona, byly připomínky uplatňovány ke každé variantě samostatně, byť byly ve většině případů shodné ke všem variantám. Informace o připomínce, podaných k variantám, které ve výsledku nebyly vybrány (§ 42b odst. 8 stavebního zákona), jsou uvedeny v závěru této přílohy - v hlavě III. Připomínky (i námitky) lze podávat pouze k návrhu, tedy k tomu, o čem se v daném řízení „rozhoduje“. S připomínkou se potom nakládá jako s jedním z podkladů rozhodnutí. K připomínce k věcem, které nejsou a ze zákona nemohou být předmětem návrhu, protože o nich lze rozhodovat až v následujících postupech (při pořizování územního plánu, v územním nebo stavebním řízení), nelze přihlížet.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Struktura vyhodnocení připomínek:

- Totožná podání se shodným textem, která se liší pouze osobou podatele, jsou vypořádána jen jednou. V tabulce je u každého podatele uvedeno, pod jakým číslem byly připomínky tohoto podání vyhodnoceny.
- Obdobná podání, tzn. taková, jež se týkají obcí z oblasti se společnými problémy a uplatňovány jsou připomínky stejného obsahu - jen v různém rozsahu, kombinacích a podrobnostech, jsou vypořádány souhrnně v rámci vyhodnocení připomínek „hromadného podání“. Předmětem vyhodnocení jsou veškeré uplatněné připomínky jako „největší společný jmenovatel“ všech těchto obdobných podání. Publikováno je „typické/typická podání“ dané skupiny. V tabulce je u každého podatele uvedeno, pod jakým číslem byly připomínky těchto podání vyhodnoceny.
Totožná a obdobná podání jsou vyhodnocena v Dílu 2 části II. této přílohy.
- Specifické připomínky, uplatněné v individuálně zpracovaných podáních, jsou vyhodnoceny individuálně. V tabulce je u každého podatele uvedeno, pod jakým číslem byly připomínky jeho podání vyhodnoceny. Vyhodnocení je obsahem Dílu 3 části II. této přílohy.
- Připomínky oprávněných investorů byly ve smyslu § 37 odst. 1 správního řádu a § 23a ve spojení s § 39 odst. 2 stavebního zákona vyhodnoceny jako námitky a jako takové jsou uvedeny v příloze č. 7 textové části odůvodnění – rozhodnutí o námitkách.
- Z důvodu snahy pořizovatele o přehlednost vyhodnocení připomínek a s odkazem na úvodní „obecný“ text k připomínkám, je v Dílu 1 „před závorku vytknut“ návrh vyhodnocení čtyř „společných připomínek“, které se vyskytují prakticky v každém podání. U jednotlivých podání na ně bude pouze odkazováno.

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	5	
	5	
	5	
	5	
		9
	6	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	

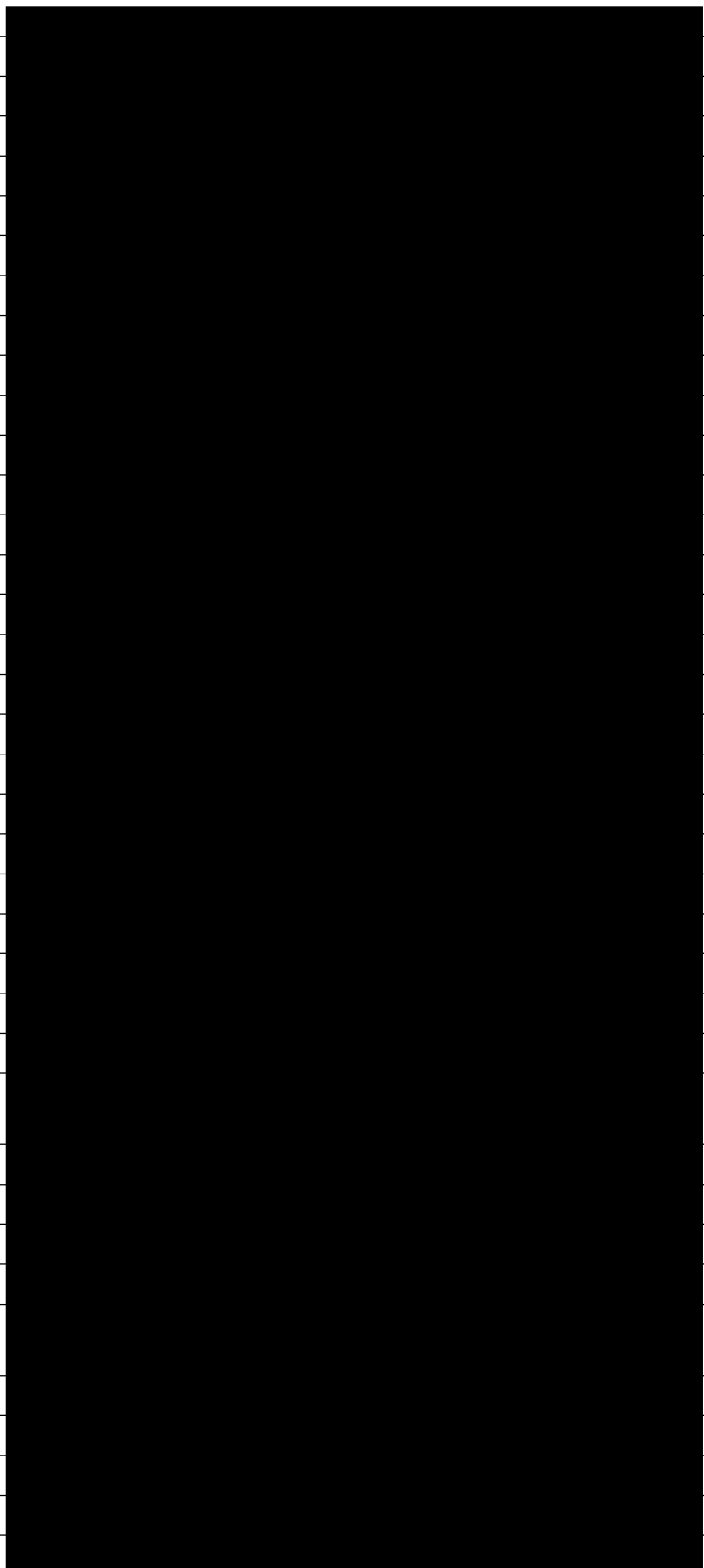
Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	6	
		10
	7	
	5	
	7	
	7	
		11
	7	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	6	
	6	
	7	
	6	
	7	
	7	
	5	
	5	
	7	
	5	
	5	
	7	

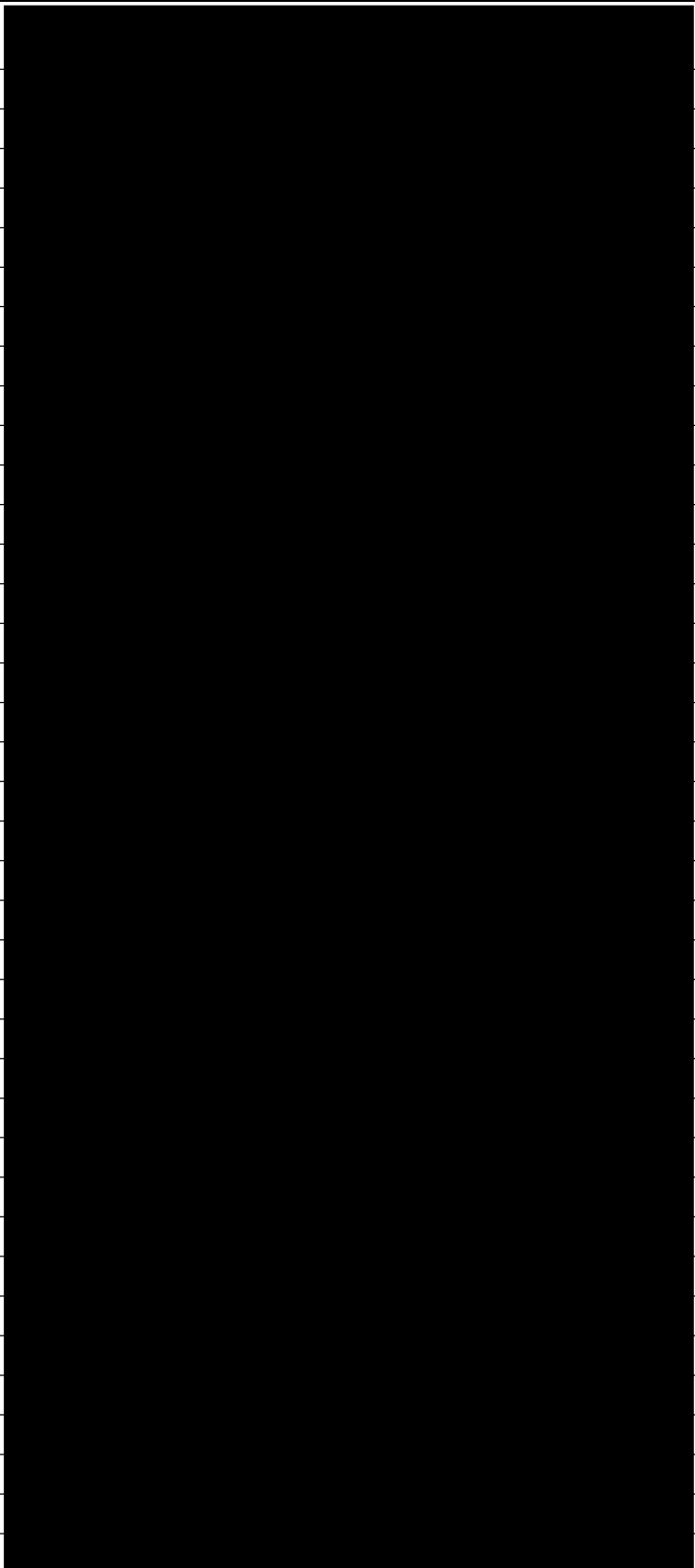
Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	6	
	6	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	6	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	6	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	6	
5		
5		
6		
6		
5		

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	6	
	5	
	7	
	7	
	5	
	5	
	7	
	6	
	7	
	6	
	6	
	6	
	5	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	5	
	7	
	5	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
7		
5		
5		
5		

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	6	
	7	
	5	
	6	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	5	
	7	
	5	
	5	
	7	
	5	
	7	
	5	
8		
8		
8		
8		
6		
5		
7		

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	6	
	5	
	7	
	7	
	7	
	5	
	7	
	7	
	8	
	7	
	7	
	5	
	5	
	6	
		12
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	6	
	6	
	7	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	6	
	6	
	6	
	5	
	5	
	5	
	7	
	7	

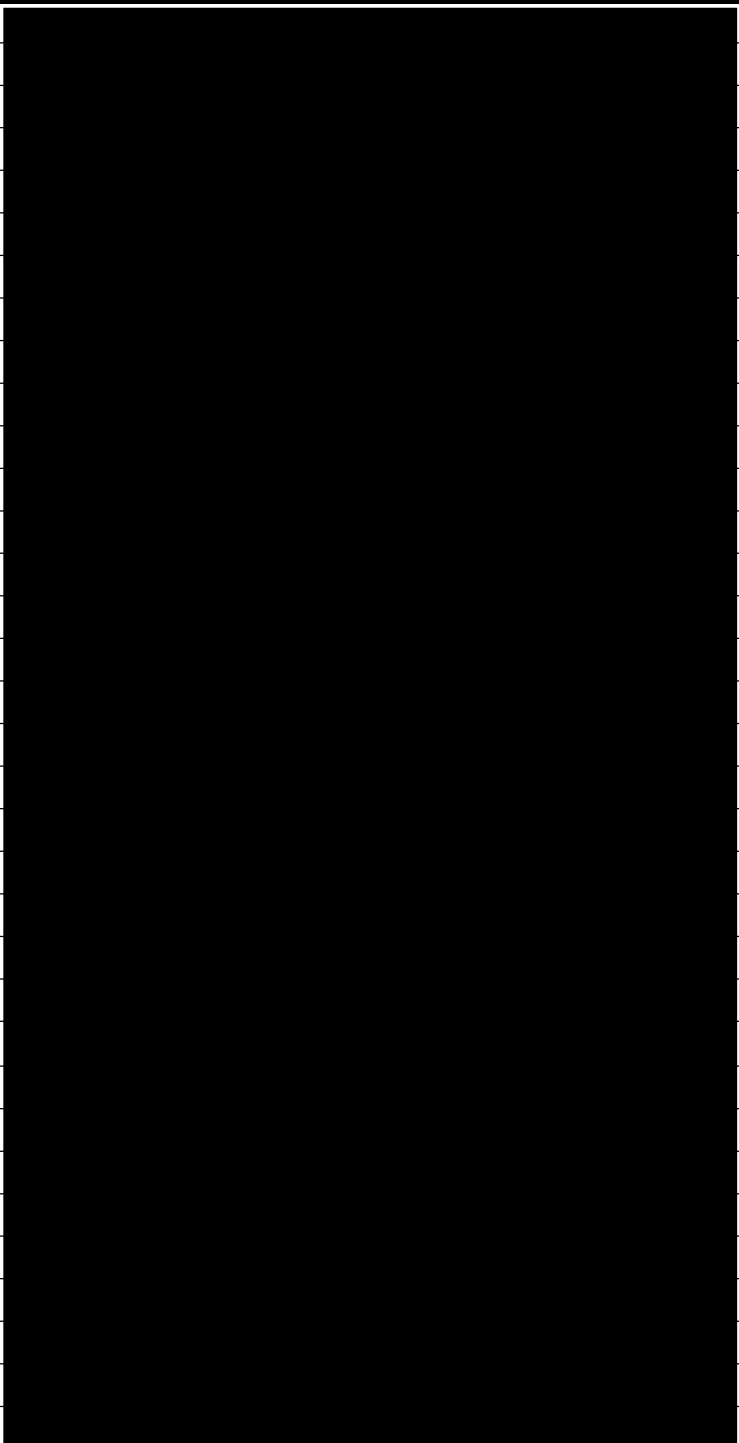
Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	7	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	7	
	7	
	7	
	5	
	7	
	6	
	5	
	5	
	6	
	6	
	5	
	5	
	7	
	5	
	7	
	7	
	6	
	8	
	7	
	7	
	6	
	7	
	7	
	5	

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky podali:	Připomínky vyhodnoceny kromě společných připomínek číslo 1 - 4	
	u hromadného podání číslo:	individuálně pod číslem:
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	7	
	5	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	7	
	5	
	5	
	6	
	7	
	5	
	5	
	6	
	5	
	6	
	7	
	5	
	7	
7		
7		
6		
8		

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

II.

Návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu nejvhodnější varianty, tj. ŽD1 - C

Díl 1

Návrhy na společné vyhodnocení nejčastějších připomínek

Prakticky všechny doručené připomínky obsahují nesouhlas se všemi předloženými variantami koridoru, případně požadavek na vymezení koridoru ve stávající územní rezervě VRT-ZR1 nebo vymezení jiného, alternativního koridoru. Návrhu je vytýkáno, že neobsahuje přesvědčivé a komplexní zdůvodnění nutnosti vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať buď jako takového (v absolutní rovině), nebo jeho vymezení právě v navrhovaných a ne jiných trasách (variantách) koridoru. Nad rámec nesouhlasu s vymezením koridoru obecně je uváděn také nesouhlas s „vymezením koridoru jako veřejně prospěšné stavby“.

Většina nesouhlasů s vymezením nových koridorů (jinde než v územní rezervě VRT- ZR1) je odůvodněna předpokládanými vlivy železniční trati a staveb s ní souvisejících, jejího provádění a následného železničního provozu na konkrétní nemovitosti (pozemky a stavby) a na obyvatele a přírodu, vše zejména vlivem vibrací, bludných proudů, nadměrného hluku, zvýšené prašnosti a světelného smogu. Dále jsou v souvislosti s realizací stavby uváděny obavy o pokles spodní vody a porušení stávajících odvodňovacích a zavlažovacích systémů nezbytných pro zemědělskou výrobu, a také obavy o zhoršení průběhu povodní ve stávajícím záplavovém území. Návrhu je také vytýkáno, že neřeší ekodukty a přerušení dopravních cest, což znemožní nebo zhorší obhospodařování pozemků a dostupnost okolní krajiny včetně jejího rekreačního potenciálu.

V mnoha připomínkách jsou zpochybňovány některé dílčí závěry posouzení a vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), zejména způsob vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů návrhu, neúnosná fragmentace krajiny, změna krajinného rázu, neakceptovatelný vliv na ornou půdu vysoké bonity, na životní prostředí celkově, včetně uložených kompenzačních opatření.

1. Společná připomínka Ps 1

(„závaznost PÚR“)

- a) nesouhlas s vymezením variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B a **ŽD1-C** a požadavek na jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR ÚK
- b) nesouhlas s odstraněním koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a požadavek na vedení koridoru ŽD1 právě v místě této územní rezervy
- c) požadavek na vymezení a posouzení jiného koridoru než který je předložen v návrhu
- d) nedostatečné odůvodnění nezbytnosti vymezení navrhovaného koridoru vysokorychlostní trati, případně odůvodnění nutnosti jeho vymezení pouze v jedné z navržených variant a žádné jiné.

Návrh vyhodnocení společné připomínky Ps 1

Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je pro pořizování a vydávání mj. územního rozvojového plánu a zásad územního rozvoje závazná politika územního rozvoje. Proto je v § 39 odst. 3 stavebního zákona zakotven jeden z principů řízení o zásadách územního rozvoje, a to, že ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje nebo při vydání územního rozvojového plánu, se nepřihlíží.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Územní rozvojový plán, jako nový druh územně plánovací dokumentace pro celé území ČR, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, dosud nevydalo.

Problematika koridoru vysokorychlostní železniční dopravy na území Ústeckého kraje byla naposledy řešena Politikou územního rozvoje ČR (PÚR ČR) ve znění aktualizace č. 4, závaznou od 1.9.2021. Následující výňatky z PÚR ČR se týkají pouze Ústeckého kraje:

PÚR ve znění aktualizace č. 4 (83a) ŽD1

Vymezení:

RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha

Důvody vymezení.

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha–Lososice/Litoměřice jako součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ÚSÚ:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Prověřit možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Prověřit napojení odbočné větve Praha – Kralupy nad Vltavou – Most.

Zodpovídá: MD ve spolupráci s MMR, MŽP, Prahou, Středočeským a Ústeckým krajem.

Termín: rok 2021

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (-Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s MD

Z odůvodnění aktualizace č. 4. k článku (83a):

Nový čl. 83a řeší základní větev spojení RS4 podle UV č. 389 z 22.5.2017 (o programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR) z Prahy směrem k Ústí nad Labem a do Německa jako součást koridoru Východního a Východostředomošského dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy... „Koridory hlavní sítě“ a částečně v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě... Je třeba upřesnit, zda směr Lovosice (levobřežní řešení kolem Labe) nebo Litoměřice (pravobřežní) s možností připojení Ústí nad Labem do koridoru a zpřesněním typu osobní železniční dopravy, tunelem pod Krušnými horami do Německa (Dresden) jako koridor, tak i napojení odbočné větve Kralupy nad Vltavou – Most (následující čl.), vše v úkolech pro ministerstva, tak i následně v úkolech pro územní plánování. Byl doplněn termín plnění úkolu pro MD.

PÚR ČR ve znění aktualizace č. 4 (aPÚR č. 4) tak dnem 1.9.2021 nově závazně stanovila, že:

Nová trasa již dříve v PÚR ČR vymezené vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan bude trasována přes Lovosice/Litoměřice. Důvodem pro vymezení trasy je mj. spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru.

Ministerstva a jiné ústřední správní úřady mají mj. připravit podklady pro vymezení koridoru, prověřit možnost připojení Ústí nad Labem na koridor, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem – vše do roku 2021.

Úkolem pro územní plánování je následně „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (-Dresden) pro vysokorychlostní dopravu“.

Jelikož aPÚR č.4 rozhodla o tom, že rozhodnutí o trase vysokorychlostní železniční trati v Ústeckém kraji (RS4) včetně ne/napojení Ústí nad Labem na tuto trasu je v gesci Ministerstva dopravy, a že jím vybraná výsledná trasa bude podkladem aktualizace ZÚR, nelze věcnou stránku návrhu MD ze strany pořizovatele žádným způsobem modifikovat. Teprve až zákonem předpokládaným postupem projednaný návrh může krajské

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

zastupitelstvo v samostatné působnosti schválit nebo ze zákonných důvodů zamítnout (§ 7 odst. 2 písm. a) a e) ve spojení s § 42b odst. 10 stavebního zákona).

O tom, kdo prověří a navrhne výslednou trasu úseku RS4 (Praha – hranice ČR/Německo (-Dresden) bylo rozhodnuto v aPÚR ČR č. 4, proto **nelze v souladu s § 39 odst. 3 stavebního zákona ke společně připomínce Ps 1a) až Ps 1d) ze zákona přihlížet.**

Nad rámec zákona pořizovatel pro úplnost doplňuje, že úsek RS4 (Dresden-) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha z čl. (83a) aPÚR č.4 je železničním koridorem nejen republikového, ale i mezinárodního významu, který je součástí uceleného systému rychlé železnice, pro kterou se v ČR vžilo označení „Rychlá spojení“ (RS). Jedná se o „*provozně - infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu*“. Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR zpracovalo Ministerstvo dopravy, do jehož gesce spadá tvorba koncepce dopravní politiky státu a její změny (§ 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR). Dne 22. 5. 2017 tento program usnesením č. 389 schválila vláda ČR. Při jeho přípravě bralo MD v úvahu široké spektrum existujících problémů (včetně sociálních a ekonomických) a cíle a rámec daný evropskou i národní dopravní politikou. V části III materiálu MD č.j. 493/17, která byla daným usnesením vlády schválena jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení, se uvádí, že se „*současně jedná o materiál, který rozšiřuje dosavadní úkol PÚR ČR nad rámec územního plánování. PÚR ve vztahu k železniční dopravě Ministerstvu dopravy stanovuje povinnost prověřit vedení jednotlivých koridorů vysokorychlostních tratí včetně vyhodnocení jejich reálnosti, účelnosti a rovněž požadavků vůči územnímu plánování*“... „*Pro určení přesnější budoucí podoby jednotlivých ramen systému rychlých spojení, včetně přesnějšího trasování jednotlivých tratí a upřesnění provozního konceptu s vazbou na klíčové železniční uzly, bude třeba vykonat navazující kroky v předinvestiční přípravě. V prvním kroku se jedná o zpracování studií proveditelnosti jednotlivých ramen systému, které budou vycházet z dosud zpracovaných územně - technických studií (pořízených převážně v letech 2013 – 2015) a z této koncepce, která variantně posoudí celospolečenskou efektivitu tohoto záměru, což se následně může projevit požadavkem na změnu územní ochrany pro jednotlivé koridory v příslušných územně plánovacích dokumentacích...*“

Usnesení vlády jsou pro výkon přenesené působnosti (tedy výkon zejména ministerstev a úřadů krajů a obcí) závazná. Příslušná shora citovaná část materiálu, schváleného tímto usnesením vlády, se tak promítla do nejbližší aktualizace PÚR (aPÚR č. 4, závazné od 1.9.2021), v tomto případě do čl. (83a).

PÚR je nadresortní koncepcí, která se pořizuje pro celé území státu. Pořizuje ji Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) a schvaluje vláda svým usnesením. Jak již bylo řečeno, usnesení vlády je pro výkon přenesené působnosti závazné. ZÚR (včetně jejich aktualizací) pořizuje krajský úřad v přenesené působnosti. Návrh ZÚR (aZÚR) schvaluje zastupitelstvo kraje v samostatné působnosti.

Podle § 31 stavebního zákona PÚR určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Dále koordinuje tvorbu a aktualizaci mj. zásad územního rozvoje, tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

jinými ústředními správními úřady a záměry na změny v území republikového významu a stanoví úkoly zajišťující tuto koordinaci.

Podle § 36 stavebního zákona ZÚR řeší území kraje, mj. i vymezují koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR, mohou být součástí ZÚR, pokud to Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR), které zodpovídá za koordinaci širších územních vztahů a mezinárodní závazky, nevyloučí (zjednodušeno).

Nadmístním koridorem se rozumí koridor na území několika obcí jednoho kraje. Koridor na území několika krajů je koridorem republikovým.

Předmětem 5aZÚR ÚK je koridor republikový, navíc mezinárodního významu. Pokud je takový koridor řešen v PÚR, nelze ho v ZÚR navrhnout v jiné trase (v našem případě v trase územní rezervy VRT – ZR1 ani v jiné alternativní trase).

Tento závěr koresponduje s rozsudkem NSS č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.6.2012, dle něžž „pro vymezování dopravní a technické infrastruktury je nutná koordinace příslušných pořizovatelů dle úrovně významu, jakého má daný koridor dosáhnout. Dále příslušný nástroj územního plánování reguluje vždy jen území, pro které je vydáván. Není proto možné, aby o mezinárodním dopravním koridoru procházejícím skrze celé území státu rozhodovaly jednotlivé kraje nebo obce. Nelze ani pomíjet tu skutečnost, že při plánování mezinárodních dopravních staveb jsou jednotlivé státy často vázány mezinárodními dohodami. Bez možnosti zahrnout tyto trasy do územně plánovací dokumentace pro celé území státu by stát neměl nástroj, jak těmto dohodám, při respektování vnitrostátní regulace, dostát. Jedná-li se tedy o koridor mezinárodního či národního významu, musí být jeho záměr relativně konkrétně formulován již v té fázi územního plánování, která je v působnosti subjektu oprávněného o takových věcech rozhodovat, tj. vlády.“... „Úkolem zásad územního rozvoje je pak v nadmístních souvislostech příslušného kraje zpřesnit a rozvíjet cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje. Jinými slovy, obsahem zásad územního rozvoje je koncepce rozvoje území kraje vyjádřená ve zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje (tedy ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu) a dále vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (s jistou mírou zjednodušení lze říci regionálního významu).“ Předmětem dílčí 5aZÚR ÚK, pořizované výlučně na základě návrhu oprávněného investora z důvodu rozvoje veřejné dopravní infrastruktury, je pouze 1 koridor dopravní infrastruktury mezinárodního významu, předložený ve 3 variantách. Předmětem této aktualizace ZÚR není žádný koridor dopravní infrastruktury, který by byl pouze nadmístního významu a jehož vymezení by tak bylo v kompetenci pořizovatele ZÚR. Tento názor pořizovatele koresponduje se závěrem rozsudku NSS č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.6.2012, ve kterém soud uzavírá, že „tzv. alternativní koncepce komunikační sítě zpracovaná ing. S. nemohla být ve své komplexnosti zapracována do návrhu ZÚR a nemohly být posouzeny její vlivy na udržitelný rozvoj území. Tato tzv. alternativní koncepce jako celek je totiž v rozporu s obsahem PÚR 2008, jímž byl odpůrce při pořizování ZÚR vázán.“

Zároveň varianty trasy, předložené oprávněným investorem v návrhu aktualizace ZÚR, vycházejí ze strategického dokumentu Ministerstva dopravy schváleného vládou. Jejich podoba je výsledkem splnění mnoha dopravních, provozních, technických, ekonomických a mezinárodních požadavků. Jedná se např. i o požadavky na propojení se stávajícími železničními tratěmi v konkrétních uzlech, o požadavky na provoz pro výlučně osobní, výlučně nákladní nebo smíšenou dopravu (rozdílné požadavky na sklon a směrové oblouky tratě, na rychlost vlaků, na druh nákladu nákladních vlaků v tunelech). To vše

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

musí být řešeno ve vazbě na požadovanou obslužnost, ale i možnou minimální obsazenost spojů tak, aby výsledné řešení bylo efektivní, ekonomické a tím i ve výsledku realizovatelné a udržitelné. Splnění těchto příkladmo uvedených požadavků je možné na úrovni ministerstev, nikoliv kraje. Proto byl v aPÚR č. 4 zakotven čl. (83a), a proto nemůže být v ZÚR ÚK ve výsledku vymezen jiný koridor než ŽD1 – A, ŽD1 – B, nebo ŽD1 – C. V koridru územní rezervy VRT – ZR1 by navrhovaný koridor železniční dopravy v úseku RS4 mohl vést pouze za předpokladu změny (aktualizace) PÚR. Dokud k ní nedojde, koridor územní rezervy nemůže být „překlopen“ do návrhového koridoru, a to pro rozpor s PÚR. Jelikož vláda schválila jinou koncepci rychlé železniční dopravy a MD stávající koridor územní rezervy nevyužije, zároveň navrhuje zrušení této územní rezervy, která by jinak nadále, bez možnosti dalšího využití, blokovala pruh území kraje o šíři 600 m.

Shora uvedený mechanismus hledání vhodných variant tohoto mezinárodního železničního koridoru vychází přímo z již citovaného UV ČR ze dne 22. května 2017 č. 389, které kromě schválení Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR jako výchozího strategického dokumentu dle přílohy v části III materiálu č.j. 493/17, uložilo členům vlády a vedoucím ostatních ústředních správních úřadů konkrétní úkoly:

Vláda

- I. **konstatuje**, že rozvoj sítě Rychlých spojení představuje výraznou příležitost a impuls pro udržitelný rozvoj České republiky a jejích regionů v celoevropském kontextu, že vybudováním a provozováním Rychlých spojení dojde k zásadnímu zkvalitnění nabízených cenově dostupných dopravních služeb, což posílí mezinárodní konkurenceschopnost a zvýší atraktivitu České republiky při současném snížení vlivů realizované dopravy na životní prostředí, že systém Rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a zkvalitní spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí, že Rychlá spojení představují zcela nový investičně i provozně významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu pro období dalších třiceti let, že předpokládané parametry systému Rychlých spojení budou srovnatelné s parametry obdobných dopravních projektů mezi nejvyspělejšími zeměmi Evropy a že rychlá železniční doprava se stane běžně využívaným a dostupným dopravním prostředkem pro všechny skupiny obyvatelstva;
- II. **schvaluje** Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, uvedený v části III materiálu č.j. 493/17, jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení;
- III. **ukládá**
 1. ministru dopravy
 - a) zahájit prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, s. o., procesy v přípravě novostaveb vysokorychlostních železničních tratí v rámci systému Rychlých spojení,
 - b) zpracovat a každý rok do 31. března zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup informaci o aktuálním stavu přípravy jednotlivých vysokorychlostních tratí v rámci systému Rychlých spojení,
 - c) předložit vládě návrh na jmenování meziresortního řídicího a pracovního týmu programu Rychlých spojení včetně návrhu na stanovení jeho organizačního začlenění za účasti zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva financí, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva zdravotnictví, Státního fondu dopravní infrastruktury a Správy železniční dopravní cesty, s. o.,
 - d) stanovit do 31. prosince 2017 zásady návrhu novostaveb vysokorychlostních železničních tratí,
 - e) sledovat v maximální možné míře pro novou vysokorychlostní síť v České republice parametr návrhové rychlosti 300 až 350 km/hod, pokud to bude z hlediska geografických poměrů a zejména z hlediska investičních a provozních nákladů opodstatněné,
 2. ministru dopravy zajistit ve spolupráci s ministryní pro místní rozvoj územní ochranu pro nově připravovaný rozsah dopravní infrastruktury Rychlých spojení,
 3. ministru dopravy navrhnout ve spolupráci s ministryní pro místní rozvoj a ministry průmyslu a obchodu, zemědělství a životního prostředí legislativní úpravy k urychlení získání povolení rozhodnutí liniových staveb,

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

4. členům vlády a vedoucím ostatních ústředních orgánů poskytnout součinnost ministru dopravy při projektové přípravě nové dopravní infrastruktury v zájmu nalezení proveditelného, územně umístitelného a z hlediska ochrany přírody a krajiny přijatelného technického řešení včetně finančního zajištění;
- IV. **žádá** hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování modernizace krajské a městské dopravní infrastruktury rozvoj Rychlých spojení v České republice v územně plánovací dokumentaci a zajistit kvalitní napojení regionální dopravní infrastruktury na dálkovou.

Provedou:

členové vlády,
vedoucí ostatních
ústředních správních úřadů

Na vědomí:

hejtmani,
primátorka hlavního města Prahy,
primátoři statutárních měst

Tyto úkoly se propsaly nejen do aPÚR č. 4, ale propisují se i nadále do novel příslušných zvláštních zákonů, zejména zákona stavebního, liniového, vyvlastňovacího, vodního, o ochraně přírody a krajiny a o ochraně ZPF.

S meziresortní spoluprací na přípravě koncepce i jednotlivých konkrétních tras Rychlých železničních spojení souvisí i skutečnost, že zdůvodnění jak koncepce, tak potřeby i způsobu vedení a provedení jednotlivých tras bylo provedeno na úrovni vlády nebo příslušných ministerstev. Nelze proto spravedlivě požadovat, aby odůvodnění aZÚR obsahovalo odůvodnění postupů těchto nadřazených subjektů, jejichž výsledky pořizovatel do aZÚR „pouze“, i když povinně, přejímá.

V souladu se stavebním zákonem i ustálenou judikaturou Nejvyššího správního soudu však nelze závaznost PÚR chápat absolutně.

Skutečnost, že PÚR je pro pořizování ZÚR závazná a že v rámci pořizování aktualizace ZÚR jsou posuzovány předložené varianty ještě neznamená, že některá z nich bude realizována. U záměrů povinně převzatých z PÚR je hlavním účelem procesu pořizování aktualizace ZÚR (aZÚR) prověření jednotlivých variant, a to zejména z hlediska udržitelného rozvoje území (včetně posouzení vlivů na životní prostředí – SEA a vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti – Natura 2000). Pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, musela by být PÚR aktualizována. Stejný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže.

2. **Společná připomínka Ps 2**

(koridor pro veřejně prospěšnou stavbu)

Nesouhlas s „vymezením koridoru jako veřejně prospěšné stavby“.

Návrh vyhodnocení společné připomínky Ps 2

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona „*zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití*“.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Předmětem aktualizace ZÚR ÚK je vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Jiné využití tohoto koridoru je nepřipustné (zjednodušeně). Z uvedeného je zřejmé, že koridor jako takový není a nemůže být stavbou, tedy nemůže být ani stavbou veřejně prospěšnou.

Veřejně prospěšná je až stavba, pro kterou se koridor vymezuje. Veřejná prospěšnost tohoto typu železniční trati vyplývá přímo ze zákona č. 266/1964 Sb., o dráhách, i kdyby takto nebyla označena v územně plánovací dokumentaci. Dle § 5 odst. 1 zákona o dráhách „stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná“. V souladu s § 5 odst. 2 téhož zákona „podle zákona o vyvlastnění lze k uskutečnění stavby dráhy odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemeni k pozemku nebo ke stavbě“.

K případnému vyvlastnění, tedy omezení nebo odnětí práva k pozemku, může podle současné legislativy dojít až na podkladě pravomocného územního rozhodnutí, vydaného pro danou veřejně prospěšnou stavbu celostátní dráhy.

V 5aZÚR ÚK je tedy vymezován pouze koridor pro umístění této veřejně prospěšné stavby. Koridor sám „veřejně prospěšný“ být nemůže. Skutečnost, že je koridor v ZÚR vymezen pro veřejně prospěšnou stavbu, nemá na dotčené pozemky ani jejich vlastníky žádný dopad.

Jinak je tomu až v územním plánu (ÚP). Podle § 101 odst. 1 stavebního zákona „k pozemku určenému územním plánem nebo regulačním plánem pro veřejně prospěšnou stavbu nebo veřejné prostranství a ke stavbě na tomto pozemku má obec nebo kraj anebo stát (dále jen „oprávněná osoba“) v rozsahu vymezeném touto územně plánovací dokumentací předkupní právo; to neplatí, pokud pro veřejně prospěšnou stavbu stačí zřízení věcného břemene. Předkupní právo se v územním plánu nebo regulačním plánu vymezuje označením nemovitosti podle zvláštního právního předpisu“ (katastrální zákon) „a stanovením oprávněné osoby, v případě státu též stanovením příslušné organizační složky nebo příspěvkové organizace nebo státního podniku.“

Podle § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona se pro účely tohoto zákona rozumí veřejně prospěšnou stavbou „stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci“. Toto ustanovení umožňuje vymezit v územně plánovací dokumentaci (ÚPD) stavby pro veřejnou infrastrukturu určené pro rozvoj příslušného samosprávného celku (např. škola, domov důchodců, kulturní dům..., ale i pozemní komunikace, železniční dráha) a označit je za veřejně prospěšné. Podle § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona lze „práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li (mj.) o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“.

Toto ustanovení má zásadní význam pro stavby, které nejsou za veřejně prospěšné označeny ve zvláštních zákonech, protože jinak by pro jejich uskutečnění nebylo možné využít institutu vyvlastnění.

Jelikož využití navrženého koridoru bylo v ZÚR stanoveno pro veřejnou dopravní infrastrukturu ve smyslu § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona, splňuje stavba vysokorychlostní železniční tratě kritéria stavby veřejně prospěšné i podle stavebního zákona.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Skutečnost, že grafická část 5aZÚR ÚK obsahuje výkres č. 4 s označením „Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací“, kde je koridor zobrazen, vyplývá z čl. I. Obsah a struktura zásad územního rozvoje, odst. 2 písm. d) přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti. Jelikož zásady územního rozvoje vymezují vždy pouze plochy nebo koridory (stavby může „vymezovat“ až územní rozhodnutí), a přesto vyhláška obsahuje tento bod, jedná se pravděpodobně o jakousi „legislativní zkratku“.

Pořizovatel uzavírá, že ZÚR vymezují koridor pro stavbu, která je veřejně prospěšná jak přímo ze zákona (o drahách), tak z důvodu jejího vymezení v ÚPD postupem podle stavebního zákona - obojí bez ohledu na vůli pořizovatele AZÚR. Koridor určený pro následné umístění této veřejně prospěšné stavby „veřejně prospěšným“ není ani být nemůže. **Společné připomínky Ps 2 nelze vyhovět.**

3. Společná připomínka Ps 3

(„dopady stavby a provozu žel. tratě na pozemky, stavby a obyvatele“)

- a) Nesouhlas s technickým řešením železniční trati a staveb souvisejících (např. počet kolejí na seřadištích a výhybnách, mimoúrovňová křížení, protihluková opatření)
- b) Nesouhlas s důsledky podatelí předjímaného způsobu realizace tunelového portálu (hloubením namísto ražby) na dotčené pozemky a obyvatele; obavy o dopad odvětrání tunelů na životní prostředí v bezprostředním okolí odvětrávacích prvků v chráněných lokalitách
- c) Obavy o poškození domů, zavlažovacích zařízení, elektrických zařízení a jiných staveb v důsledku provádění stavby železniční trati; obavy o poškození téhož vibracemi a bludnými proudy v důsledku provozu železniční tratě
- d) Nesouhlas se zvýšeným hlukem, prašností a světelným smogem při provádění i následném provozu železniční tratě včetně vlakových seřadišť
- e) Obavy o zhoršení průběhu povodní ve stávajícím záplavovém území v důsledku výstavby železniční tratě
- f) Chybějící řešení ekoduktů a stavbou tratě přerušovaných dopravních cest
- g) Obavy o snížení cen nemovitostí a o odliv obyvatel ze stavbou dotčeného území

Návrh vyhodnocení společné připomínky Ps 3

V souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona je předmětem aktualizace ZÚR ÚK pouze vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m s tím, že tento koridor bude následně využit pro vysokorychlostní železniční trať coby veřejně prospěšnou stavbu. Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Technické řešení trati proto není a nemůže být předmětem ZÚR a nelze ho v tomto okamžiku předjímat.

Pro možnost posouzení navrhovaných koridorů v rámci ZÚR (zejména na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA) bylo však nutné předpokládané tunelové úseky zohlednit, jejich konkrétní délku a podobu ale stanovit jen jako úkoly pro územní plánování – viz čl. 69b, odst. 1 písm. c) textové části aZÚR.

Prakticky to znamená, že předmětem aZÚR je vymezení „pruhu území“ o proměnlivé šíři, do kterého se dalšími zpřesňujícími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě včetně souvisejících staveb a opatření. Stavba samotná (ani stavby a opatření s ní související) nejsou předmětem aktualizace ZÚR. Technické řešení železniční trati a souvisejících staveb, včetně opatření, která by měla případným negativním vlivům

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

stavby a provozu na ní bránit, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení. Podkladem pro zpracování této dokumentace budou mj. geologické a hydrogeologické průzkumy, aktuální mapy záplavových území a povodňového ohrožení, hydrologické posudky, konkrétní údaje o úrovni hluku z provozu předpokládaných železničních vozidel pro stanovení účinné protihlukové ochrany atp.

Veškeré dílčí připomínky uvedené pod společnou připomínkou Ps 3 směřují až k dalším postupům, vedoucím k realizaci stavby, zejména k řízení, kterým bude stavba (stavby) umístěna a povolena. **Ke společné připomínce Ps 3 a) až Ps 3 f) nelze přihlížet, jelikož se netýká předmětu „řízení“, tedy aktualizace ZÚR.**

K dané problematice se vyjádřil mj. Krajský soud v Ústí n.L. v rozsudku č.j. 40 A/2019 - 60 ze dne 12.6.2019: „K námitce navrhovatele, popisující dopady stavby Gazela na pozemky v trase tohoto plynovodu soud opakuje, že tato tvrzení jsou pro projednávanou věc zcela irelevantní. Směrem k navrhovateli soud dodává, že napadené opatření obecné povahy“ (aZÚR) „vymezuje toliko koridor o šíři 600 metrů, nikoli konkrétní stavbu. Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla za úkol zabránit navrhovatelem tvrzeným potenciálním škodám na dotčených pozemcích, budou předmětem až navazujícího povoloovacího řízení (územní či stavební řízení), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci. S ohledem na šíři koridoru pro umístění záměru vysokotlakého plynovodu tak není vyloučeno, že samotná stavba nebude vedena přes (všechny/některé) navrhovatelovy pozemky. Je proto na navrhovatel, aby v navazujících řízeních řádně uplatňoval svá práva a prosazoval své zájmy...“ K tomu pořizovatel dodává, že v případě stavby železniční tratě se bude případně ne/dotčení pozemků, ale i intenzita dalších vlivů realizace a provozu tratě odvíjet i od způsobu vedení tratě v úrovni terénu, na náspu, v zářezu nebo po mostní estakádě.

Také Nejvyšší správní soud opakovaně judikuje, např. v rozsudku č.j. 1 Ao 7/2001 – 526 ze dne 21.6.2012, že „vymezení plochy či koridoru nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či na hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Pro úplnost pořizovatel uvádí, že bohužel ve stejném časovém období, kdy se pořizovala a projednávala tato aktualizace ZÚR, seznamoval oprávněný investor – Správa železnic, s.o., obce a veřejnost s přípravou vysokorychlostní železnice v konkrétní podobě. Veřejnost by mohla nabýt dojmu, že předmětem aktualizace ZÚR je příprava této konkrétní stavby. Není tomu tak. Jak vyplývá ze stavebního zákona a je uvedeno v úvodu návrhu na vyhodnocení této připomínky, výsledkem aktualizace ZÚR nebude konkrétní stavba, ale (zjednodušeně) pouze „pruh území“ o proměnlivé šířce 100 – 1200 m, rezervovaný pro vysokorychlostní železniční trať, a stanovení úkolů pro další etapy územního plánování včetně umístování staveb – především na základě vyhodnocení vlivů návrhu (koridoru) na udržitelný rozvoj území a stanovisek dotčených orgánů.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

4. **Společná připomínka Ps 4**

(VVURÚ včetně SEA a NATURA)

Nesprávné/nedostatečné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), zejména vlivů na životní prostředí (SEA) a na předměty ochrany evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO) včetně chybějících či „nekonkrétních“ kompenzačních opatření.

Návrh vyhodnocení společné připomínky Ps 4

Postup vyhodnocení SEA a naturového posouzení EVL a PO:

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Udržitelný rozvoj území (URÚ) spočívá ve vyváženém vztahu jeho tří pilířů: podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. URÚ uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Proto se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona současně s návrhem zásad územního rozvoje (nebo jejich aktualizace) vždy zpracovává vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území. Pokud příslušný orgán ochrany životního prostředí stanoví, že je třeba posoudit vliv ZÚR na životní prostředí, je součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území i SEA.

Pokud návrh ZÚR obsahuje záměry uvedené v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo pokud nelze vyloučit významný vliv na evropsky významnou lokalitu (EVL) nebo ptačí oblast (PO) ve smyslu § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, vznese příslušný orgán ochrany životního prostředí požadavek na posouzení vlivů koncepce (návrhu) na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (SEA), včetně podrobnějších požadavků na jeho obsah a rozsah. Podle § 2 tohoto zákona se *„posuzují vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště.“* Ust. § 10i obsahuje zvláštní úpravu posuzování vlivů územně plánovací dokumentace (ÚPD) na životní prostředí. Rámcový obsah vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí je speciálně upraven v příloze stavebního zákona. Zpracovatelem vyhodnocení vlivů na životní prostředí může být pouze osoba k tomu oprávněná, tedy držitel autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. SEA a naturové posouzení (EVL a PO) jsou odbornými podklady pro rozbor a následné vyhodnocení předpokládaného vlivu návrhu aktualizace ZÚR na URÚ u návrhů, u kterých tato posouzení příslušné orgány ochrany životního prostředí požadovaly.

Obsah a struktura vyhodnocení předpokládaných vlivů ÚPD na URÚ (VVURÚ) je obsahem přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti. Vyhodnocení na URÚ spočívá v posouzení vztahu výše uvedených 3 pilířů udržitelného rozvoje a zlepšování územních podmínek pro jejich vyváženost. Výsledkem vyhodnocení vlivů na URÚ může být změna návrhu nebo návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek URÚ.

Hodnotí se vlivy, které lze rozumně předpokládat, a to v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti, jakou má pořizovaná územně plánovací dokumentace. Vlivy se stanoví odborným odhadem. Podkladem pro vyhodnocení vlivů jsou územně analytické podklady (ÚAP) a další dostupné informace. Pravidelně aktualizované ÚAP obsahují údaje o současném stavu území i o připravovaných známých záměrech.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

V konkrétním případě 5aZÚR ÚK shledal příslušný dotčený orgán - KÚÚK, odbor životního prostředí a zemědělství, možný negativní vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti EVL a PO, zejména na konkrétní EVL a PO, uvedené v odůvodnění stanoviska podle § 45i ZOPK. Stejně tak učinila Agentura ochrany přírody a krajiny, příslušná v téže věci na území dotčeného CHKO České Středohoří.

Ministerstvo životního prostředí (MŽP) následně požadovalo posouzení návrhu z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA) včetně naturového posouzení (§ 45i odst. 2 a 13 ZOPK); zároveň stanovilo konkrétní podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA. Všechna tato stanoviska byla, v souladu s § 42a stavebního zákona, doložena k žádosti o pořízení aktualizace ZÚR zkráceným postupem.

Hlavním úkolem posuzování vlivů koncepcí všeobecně je identifikace potenciálně významných vlivů na složky životního prostředí. Jinými slovy poskytnutím „zpětné vazby“ pro možnost korigovat návrh koncepce tak, aby zjištěné negativní vlivy spojené s její realizací byly vyloučeny nebo v maximální možné míře korigovány.

Posouzení a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí (SEA) zpracovala oprávněná osoba s příslušnou autorizací MŽP. Hodnocení vlivů koncepce bylo provedeno v rozsahu přílohy stavebního zákona a v souladu s „Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“. Tato podrobná metodika (173 stran) byla zpracována v reakci na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.6.2012, kterým byly zrušeny Zásady Jihomoravského kraje, ze kterého potřeba jejího zpracování vyplynula. Zveřejněna byla ve Věstníku MŽP č. 2/2015.

Postup při hodnocení vlivů návrhu 5aZÚR ÚK je popsán v kapitolách 6.1. a 6.2 (str.122 – 129) „Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace ZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území - části A (SEA)“. Vlivy jednotlivých záměrů (variant) byly posouzeny ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a k jejich vzájemným vztahům. Ve všech případech se posuzovaly vlivy předpokládané (potenciální), které se následně budou konkretizovat uplatňováním návrhu v rámci rozhodování o území, resp. v dalších fázích projektové přípravy záměrů, pro jejichž umístění jsou koridory vymezovány.

Hodnocení proběhlo ve 3 krocích: Identifikaci podstatných vlivů, charakteristice vlivů jednotlivých záměrů (variant) včetně odhadu jejich významnosti a následným vyhodnocením změny či úpravy. Při vyhodnocení vlivů byl brán v úvahu také princip předběžné opatrnosti. V případě shledání možných nepříznivých vlivů byla v souladu s tímto principem formulována doporučení, jak jim předejít.

Předpokládané vlivy byly hodnoceny dle účinku (přímé, nepřímé, sekundární), z hlediska času a tvání (krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé; trvalé, přechodné), synergické, kumulativní a přesahující hranice státu.

Pro účely hodnocení významu vlivů byla použita podrobně definovaná stupnice hodnocení od potenciálně významného negativního vlivu až po potenciálně významně pozitivní vliv (- 2, -1, 0, +1, +2).

Kumulativní vliv je vliv daný součtem vlivů stejného druhu (např. více zdrojů hluku), přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů samostatně by sledovatelný vliv nemusel nastat. Synergický vliv vzniká působením vlivů různého druhu (např. společné působení hlukových a imisních vlivů) na danou složku životního prostředí, přičemž výsledný účinek současně působících zdrojů je větší než prostý součet účinků jednotlivých zdrojů, i když by jednotlivě ani nemusely vykazovat sledovatelné účinky.

Kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP), Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů. Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně ovlivněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato území – oblasti, pracovním názvem K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnická, byly zakresleny ve výkresu A.6 *Výkres synergických a kumulativních vlivů*. Do těchto oblastí zasahují všechny varianty koridoru ŽD1, které jsou předmětem 5aZÚR ÚK. V rámci kapitoly 6 byly vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koridoru VRT s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území.

Kumulativní a synergické vlivy uplatnění navržené koncepce byly hodnoceny na základě porovnání s nulovou variantou, tedy variantou bez uplatnění koncepce.

Návrh kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je, jako součást podmínek pro uplatnění koncepce, uvedený v kapitole 8 (koncepční, prostorová a projektová kompenzační opatření). Díky souběžnému zpracovávání návrhu 5aZÚR ÚK projektantem a posuzovatelem SEA, byla kompenzační opatření promítnuta do výroku návrhu tak, že v kapitole 11 již bylo ke každému požadavku na kompenzační opatření provedeno i vyhodnocení, jak byl ve výroku 5aZÚR ÚK zohledněn.

Ve vyhodnocení SEA byly zkoumány a vyhodnocovány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí pro každou variantu samostatně, včetně návrhu opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí a návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. S ohledem na měřítko posuzované koncepce a požadovanou míru podrobnosti stanovenou § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti, náležející svým obsahem územnímu nebo regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím) byly z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví všechny 3 varianty koridoru vyhodnoceny jako srovnatelné a akceptovatelné. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou v tomto případě pro výběr varianty určujícím kritériem.

Rovněž naturové posouzení (EVL a PO) zpracovala oprávněná osoba s příslušnou autorizací ministerstva životního prostředí. Závěrem identifikace a posouzení dotčených lokalit a následného vyhodnocení vlivu návrhu 5aZÚR ÚK na tyto lokality bylo zkonstatováno, že variantní koncepce nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany EVL a PO.

Stanoviskem č.j. MZP/2022/710/5141 ze dne 31.1.2023, MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, mj. požádal o dopracování vyhodnocení SEA včetně naturového posouzení podle upřesňujících požadavků a o předložení takto opraveného vyhodnocení ke kontrole.

Na základě opraveného a doplněného vyhodnocení SEA vydalo MŽP k návrhu koncepce 5aZÚR ÚK dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb. č.j. MZP/2023/710/2544 s konstatováním, že návrh 5aZÚR ÚK jako celek nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví ani na předměty ochrany a celistvosti EVL a PO. Naplnění 5aZÚR ÚK bude spojeno s potenciálně významně negativními vlivy (-2), a to přímými a trvalými na ZPF, horninové prostředí a v lokálním charakteru na krajinný ráz. Tyto vlivy lze dle MŽP minimalizovat nebo vyloučit opatřeními zapracovanými do výrokové části či odůvodnění 5aZÚR ÚK (do odůvodnění zapracovat

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

opatření pro projektovou přípravu konkrétní stavby a její realizace, což nenáleží do výroku ZÚR – včetně požadavků stanovených v tomto stanovisku MŽP k SEA).

Konkrétností kompenzačních opatření v ZÚR se zabýval NSS v odst. 198 rozsudku ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157: *„Zároveň je však třeba upozornit na skutečnost, že stavební zákon nepožaduje po odpůrci na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Stále totiž není jisté, zda a jak bude určitý záměr v budoucnu realizován.“*

Pořizovatel shrnuje, že posouzení a vyhodnocení SEA i naturové posouzení zpracovaly osoby s odborným vzděláním v oblasti životního prostředí a autorizací MŽP. Stávající stav území se opírá o relevantní a aktuální podklady a místní šetření. Posouzení koncepce bylo provedeno v souladu s právními předpisy, vyhodnocení vlivů koncepce i v souladu s metodikou MŽP. Navržená kompenzační opatření odpovídají míře obecnosti a měřítku ZÚR. Ke koncepci (AZÚR) vydalo MŽP souhlasné stanovisko.

Pořizovatel uzavírá, že odlišné názory na stanovení intenzity a rozsahu vlivů návrhu na různé složky životního prostředí včetně vlivů na EVL a PO a na konkrétnost kompenzačních opatření, uváděné podatelí v připomínkách, **nelze** ze shora uvedených důvodů akceptovat a **připomínce Ps 4 tak vyhovět**.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Díl 2

Návrh na vyhodnocení připomínek totožných a obdobných podání

5. Totožná podání Pt 5 (Chlumecko – okolí předpokládaného portálu Krušnohorského tunelu a železniční odbočky směrem na Teplice)

Celkem 156 totožných podání.

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Velká Hradební 3118/48

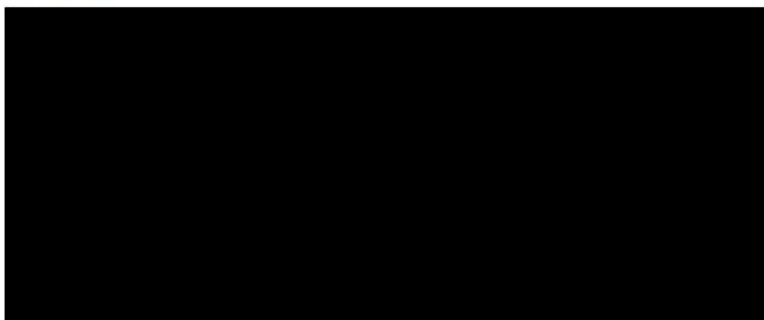
400 02 Ústí nad Labem

V Chlumci dne 30. ledna 2023

Ke sp. zn.: KUUK/016295/2022/26

K č. j.: KUUK/182575/2022

Podatel:



Připomínky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje dle § 39 odst. 2 stavebního zákona

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

I. Úvod

Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, uveřejnil dne 12. 12. 2022 veřejnou vyhláškou sp. zn. KUUK/016295/2022/26, č. j. KUUK/182575/2022, Oznámení o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále „AZÚR ÚK“) a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pořizované zkráceným postupem. Zároveň bylo oznámeno konání veřejného projednání dne 24.1.2023.

Předmětem návrhu je posouzení tří variant koridorů železniční dopravy projektu Vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany (dále jako „ŽD1“), které byly navrženy Správou Železnic, státní organizací (dále jako „Investorka“), a výběru té nejhodnější z nich, která má být do AZÚR ÚK závazně zanesena.

Podatel jako občan dotčené obce tímto uplatňuje dle § 39 odst. 2 stavebního zákona k návrhu AZÚR v zákonem stanovené lhůtě následující připomínky.

II. Připomínky

Podatel nesouhlasí s odstraněním koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a požaduje, aby jako primární řešení bylo vzato v úvahu vedení koridoru stavby vysokorychlostní tratě ŽD1 právě v místě územní rezervy, která ve všech dotčených subjektech založila legitimní očekávání.

Podatel nesouhlasí s vymezením variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C a požaduje jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR ÚK.

Podatel upozorňuje, že jím byla prostřednictvím svého zástupce petičního výboru odevzdána Ústeckému kraji dne 2. června 2021 „Petice proti výstavbě vysokorychlostní železniční trati (dále jen VRT) vedoucí z Prahy do Drážďan přes území města Chlumec /Stradov, a to konkrétně VRT – 09 Krušnohorský tunel RS 4 Úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN“ s 1538 podpisy petentů, kteří mj. vnímají výše uvedený záměr výstavby VRT přes Chlumec a jeho část Stradov jako cit. „fatální negativní zásah do krajinného i historického rázu a do přírodního bohatství zdejší krajiny, do kvality našich životů i do hodnoty našich nemovitostí...“. Plný text petice, který tímto připomínáme, viz příloha.

III. Odůvodnění připomínek

1. Nesprávné vyhodnocení vlivů územní rezervy VT-ZR1 na trvale udržitelný rozvoj území

Dne 28.2.2022 přijalo Zastupitelstvo Ústeckého kraje usnesení č. 018/13Z/2022 (dále „Usnesení zastupitelstva ÚK“). Jeho obsahem bylo rozhodnutí o pořízení AZÚR ÚK na základě prověření předložených variant návrhového koridoru ŽD1. Prověření variant bylo zároveň podmíněno současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska jeho vlivu na udržitelný rozvoj území.

V odůvodnění návrhu AZÚR ÚK je v bodě 2.1.3. Části A: *Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)* v úvodu k posouzení územní rezervy uvedeno následující: „V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru.“ Z této citace je zřejmé, že podmínka uvedená ve výše zmíněném usnesení zastupitelstva nebyla dodržena, neboť primárně nebylo zvažováno vedení koridoru v místě územní rezervy, a nebyla tedy řádně posouzena jeho proveditelnost. Naopak bylo vycházeno z předpokladu, že koridor místem územní rezervy veden být nemá.

Podatel má za to, že hodnocení prováděné na základě citovaného výchozího předpokladu nemůže poskytnout objektivní výsledky. Podatel se tudíž domnívá, že vyhodnocení vlivu územní rezervy na udržitelný rozvoj území má být provedeno znovu takovým způsobem, že územní rezerva bude posouzena jako rovnocenná varianta koridoru ŽD1.

Podle § 23b odst. 3 stavebního zákona se územní rezerva musí posuzovat z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí a na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti jen při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití. Lze tedy usoudit, že Zastupitelstvo ÚK považovalo za důležité vyhodnocení vlivů provést, aby bylo možné zvážit výběr nejen variant ŽD1 navržených Investorkou, ale i variantu dle původní územní rezervy VRT-ZR1.

Jiný závěr ostatně postrádá smysl. Pokud by cílem bylo územní rezervu jen bez dalšího zrušit, nebyl zde dán žádný důvod vyhodnocení jejích vlivů vyžadovat. Pokud bylo hodnocení vlivů pro účely návrhu AZÚR ÚK provedeno na základě premisy o zrušení územní rezervy, stal se celý proces bezpředmětným. Od počátku totiž vede ke stejnému závěru, tedy že rezerva má být zrušena, neohledně na věcný obsah samotného posouzení. Podatel má za to, že hodnocení prováděné touto optikou ani jeho výsledek nepředstavují řádný podklad návrhu AZÚR ÚK, který byl Usnesením zastupitelstva ÚK předvídan.

Důkaz: Usnesení Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022 ze dne 28.2.2022 (součástí spisu)

K tomu je třeba doplnit, že nad rámec výslovného požadavku uvedeného v usnesení zastupitelstva kraje je nezbytné řádně prověřit využitelnost existující rezervy i z hlediska legitimního očekávání jednotlivých dotčených subjektů, včetně Podatele jako občana dotčené obce. Smyslem územní rezervy je totiž mimo jiné připravit dotčené subjekty na možnost, že koridor bude do budoucna veden určitou trasou. Takto založené legitimní očekávání je potom třeba chránit a brát v úvahu v dalším postupu.

Je pochopitelné, že pokud by byla prokázána nerealizovatelnost koridoru v místě dosavadní rezervy, bylo by namísto hledat jinou vhodnou alternativu. Taková situace však v nynějším případě nenastala, respektive dosud nebyla prokázána příslušnou studií proveditelnosti. Investorka tak navrhuje postup, který znamená zásadní zásah do silného legitimního očekávání dotčených subjektů, aniž by prokázala, že je tento postup vůbec nutný.

K legitimnímu očekávání, které ve vlastních dotčených pozemků zakládá vymezení územní rezervy v zásadách územního rozvoje, lze obdobně aplikovat judikaturu Nejvyššího správního soudu k územní rezervě vymezené v územním plánu. Zásadní je zde rozsudek NSS ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018 - 44, v jehož bodu 52 se uvádí následující (zvýraznění doplněno podatelem):

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

„Nejvyšší správní soud se neztotožňuje s dílčím závěrem krajského soudu týkajícím se legitimního očekávání vlastníka pozemku vyplývajícího z vymezení územní rezervy. Ačkoliv krajský soud poukázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, z ní vyplývá, že vymezení územní rezervy nezakládá funkci využití pozemku. Tento závěr je dán účelem územní rezervy jako takové dle § 36 odst. 1 stavebního zákona. Existuje-li však vymezení určitého pozemku jako územní rezervy, avizuje to představu orgánu územního plánování o tom, jakým způsobem by měla být plocha v budoucnu využita. Vlastník pozemku pak může očekávat, že územní rezerva se zpravidla po přistoupení dalších předpokladů „překlopí“ do totožného vymezení funkčního využití území.“

Podle názoru Podatele se tedy nelze v procesu pořízení AZÚR ÚK posunout dále, dokud nebude realizována řádná studie proveditelnosti koridoru v původní trase, tj. v trase předpokládané územní rezervou. V případě, že budou prokázány konkrétní a přesvědčivé důvody, proč koridor v trase územní rezervy realizovat nelze, bude namísto zvážet alternativy. I takovéto případné alternativy by však měly v co nejvyšší možné míře respektovat legitimní očekávání založené vymezenou rezervou, a měly by se od ní tedy odchylovat jen v odůvodněné a nejnutnější míře.

Současná verze návrhu AZÚR ÚK, která byla předložena k veřejnému projednání, zcela zjevně výše uvedeným požadavkům neodpovídá. Studie proveditelnosti koridoru v původně předpokládané trase nebyla řádně provedena, a návrh je tedy v současné podobě nejen v rozporu s usnesením zastupitelstva kraje, ale také se zákonem. Jedinou možností dalšího postupu je revize návrhu a předložení nového návrhu k druhému veřejnému projednání.

2. Neúnosné zatížení lokality

Jakkoliv dle názoru podatele již skutečnosti uvedené výše v bodu 1 odůvodňují přepracování návrhu aktualizace, je třeba uvést, že i bez ohledu na problematiku existující územní rezervy je navrhovaná trasa koridoru z hlediska právních předpisů neúnosná, a to především v úzkém místě, které prochází mezi dvěma zastavenými územími města Chlumce.

Na pomezí katastrálních území měst Chlumec a Chabařovice má být v rámci ŽD1 vystavěn vjezd do tzv. Krušnohorského tunelu. Tato stavba má být provedena dvojicí jednokolejných tunelů, které budou sloužit pro dopravu jak osobních, tak i nákladních vlaků. Celkem dle veřejně dostupných informací Investorka odhaduje průjezd lokalitou až na 150 vlaků denně, přičemž nákladní vlaky budou moci jet maximální rychlostí 120 km/h a osobní až 230 km/h.¹

Všechny navrhované varianty koridoru jsou v tomto úseku vedeny stejně. Na území Chlumce je oproti zbytku linie koridoru výrazně zúžena, jelikož protíná úzký pás nezastavěného území oddělující lokalitu Chlumce a jeho místní části, Stradova. Podle katastru nemovitostí je vzdálenost mezi okrajovými bytovými domy v Chlumci a rodinnými domy ve Stradově necelých 300 m. Podatel má též informaci, že mapy s návrhy koridorů, které Investorka předložila při jednání se zástupci města Chlumec, nezobrazovaly recentní výstavbu v dotčené oblasti, která se navrhovanému koridoru přiblížila. Jejich podkladem byl starý územní plán Chlumec z roku 2017, ten nyní je platný od listopadu 2021. Má tudíž pochybnosti, zda byla tato skutečnost při vymezení návrhu koridoru zohledněna.

¹ Informace dostupné z webových stránek Investorky: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/krusnohorsky-tunel>

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Podatel považuje za zřejmé, že ŽD1 dle navrhovaného koridoru významně zvýší hladinu hluku a vibrací v území. Již nyní je lokalita vystavena hlukové zátěži ze silniční dopravy jak místní, tak i z nedaleké silnice č. I/13, jak je ostatně uvedeno ve *Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)* (dále jako „SEA“), v kapitole 3.11. Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí na s. 94.

Území Chlumce se rozprostírá přímo u plánovaného vjezdu (portálu) do Krušnohorského tunelu, případně jen těsně za ním. V tomto místě mohou být hluk a vibrace intenzivnější, na což bude mít vliv i plánovaná vysoká rychlost vlaků, včetně těch nákladních, a enormní frekvence jejich průjezdů. Podatel se domnívá, že místní podmínky neumožňují na území města Chlumce portál umístit, a to vzhledem ke zmíněné blízkosti k zástavbě a emisím s ním spojeným. Je přesvědčen, že případná stavba ŽD1 by navždy významně negativně ovlivnila v současnosti klidnou rezidenční oblast a představovala by nadměrnou zátěž pro území Chlumce a všechny jeho obyvatele.

Snaha o zmírnění dopadů koridoru a následné stavby ŽD1 není jen vůlí Podatele, ale povinnost šetřit území vyplývá obecně i z právních předpisů. Ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí stanovuje, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. To je definováno v § 5 zákona o životním prostředí jako takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability. Poškozováním se dle § 8 odst. 2 zákona o životním prostředí rozumí zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy. Z uvedeného lze vyvodit, že je i povinností orgánů veřejné moci, aby zajistily dodržování limitů zatížení území emisemi znečišťujících látek, hluku, vibrací apod., a aby neumožnily zhoršení dosavadního stavu, v případě že k překračování limitů v území už dochází.

Z toho vyplývá, že k ochraně před emisemi hluku a vibrací je nutné provádět opatření, která je mají eliminovat. Vzhledem k tomu, že je koridor v těchto místech vymezen velmi úzce, domnívá se Podatel, že pro tato opatření nebude dán prostor. I kdyby instalace opatření byla možná, bezpochyby ovlivní celkový vzhled lokality. Chlumec a Stradov sice odděluje úzký pás nezastavěného území, nicméně obě části jsou na sobě přímo závislé a fungují ve vzájemném propojení jak vizuálně, tak ale i co se týká každodenního života jejich obyvatel. Vystavěním protihlukových opatření by mohly vzniknout estetické i funkční bariéry, které by celou lokalitu narušily a rozdělily.

Kromě samotného provozu ŽD1 se Podatel obává též vlivů její výstavby. Stavby tohoto významu a velikosti jsou budovány mnoho let. Po celou dobu bude tudíž muset snášet pohyb těžké techniky, související hluk, vibrace a celkově významnou nežádoucí zátěž svého blízkého okolí. Není též jasné, zda budou zachována současná dopravní spojení mezi Chlumcem a Stradovem, využívaná i pěšími a cyklisty, kterými navržený koridor přímo prochází.

Podatel má za to, že stavba ŽD1, navazující na vymezení jejího koridoru v AZÚR ÚK, bude představovat neúnosnou zátěž pro tuto lokalitu. Stavba vzhledem k území svými dimenzemi bude znamenat extrémní zásah do prostředí, a to ve vztahu k nejbližšímu okolí s potenciálně

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

likvidačními dopady. Stavba by nepochybně vedla k velmi významnému nárůstu nepříznivých emisí do okolí, i ke vzniku jejich nových zdrojů. Vymezením koridoru budou do budoucna zpřetrhány vazby mezi místními částmi města Chlumce, a to jak z vizuálního, tak potenciálně i z funkčního hlediska.

3. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření

Pokud dochází k překračování stanovených limitů a potažmo k neúnosnému zatížení lokality, mají orgány moci výkonné povinnost zajistit efektivní kompenzační opatření ke snížení negativních vlivů na lokalitu. Podatel se domnívá, že kompenzační opatření předestřená v návrhu AZÚR ÚK jsou naprosto nedostatečná, a to hned z několika důvodů. Zaprvé jsou formulována velmi obecně a pro celé varianty koridoru, tudíž nezohledňují konkrétní podmínky v místech podél celé jeho délky. Na základě nich nelze mít za to, že bude na eliminaci negativních vlivů nejen na území Chlumce kladen dostatečný důraz.

Zadruhé byl v SEA v rámci kompenzačních opatření navržen následující požadavek: *„Umístování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou“* (v odůvodnění AZÚR ÚK na s. 42 pro variantu ŽD1-A, nicméně převzato i pro další varianty). V orientačním popisu vymezení variant koridoru na s. 78 se pro variantu ŽD1-A uvádí, že *„konkrétní umístění jižního portálu tunelu v okolí Chabařovic není v úrovni 5aZÚR ÚK předjímáno“*. Podatel s těmito závěry nesouhlasí.

Součástí koridoru za městem Ústí nad Labem je „odbočka“, která má spojit v obou směrech ŽD1 se stávající tratí v Chabařovicích. Kvůli tomuto napojení není možné tunel vybudovat na dřívějším místě, čímž se prostor pro umístění portálu Krušnohorského tunelu výrazně omezil. Vjezd do Krušnohorského tunelu je tak od počátku uvažován v konkrétním místě na území Chlumce. Podrobné vyhodnocení místních podmínek nebylo provedeno a ani nebude dobře možné, jelikož mezi Ústím nad Labem a Krušnými horami je v trase koridoru jen zastavěné území, které stavbě portálu nevyhovuje.

Podatel byl tedy postaven před hotovou věc, jelikož se pouze na území Chlumce nachází úzká nezastavěná plocha, která má nejspíše pro účely portálu postačovat. Navržené kompenzační opatření je tedy bezpředmětné a nemůže být realizováno, jelikož umístění vjezdu do Krušnohorského tunelu je již předem stanoveno. Stejně tak je tvrzení, že umístění jižního portálu není předjímáno, pouhou formální deklarací, jelikož faktické podmínky v dané lokalitě jednoduše jiné umístění neumožňují.

Dále je v požadavcích na prostorová opatření, vyplývajících ze SEA, stanoveno, že má být zajištěna dostatečná šíře koridoru *„pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“*. Na území Chlumce je koridor výrazně zúžen, což vede k obavám, zda bude možné jakákoli opatření k zamezení výše zmíněným emisím provést. Jak bylo již uvedeno, i při jejich instalaci by to mělo negativní následky minimálně na vzhled lokality a potenciálně i na významné vzájemné propojení a obslužnost místních částí Chlumce.

Ze skutečností uvedených výše tedy vyplývá, že požadavkům provedeného posouzení SEA fakticky nelze dostát, má-li být trasa realizována způsobem dle aktuálního návrhu. V důsledku

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

toho je potom třeba počítat s tím, že by dotčené území bylo v nepřijatelné míře zatíženo extrémní emisemi. Též tento závěr sám o sobě představuje důvod rozporu návrhu aktualizace územního rozvoje s právními předpisy, a neponechává jinou možnost, než návrh zásadně přepracovat a předložit k veřejnému projednání znovu.

4. Absence geologického průzkumu

V odůvodnění návrhu AZÚR ÚK je uvedeno, že na základě jednání pracovního výboru byly formulovány a zaznamenány určité závěry. Ty prý vychází též z toho, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. To Podatel samozřejmě respektuje, nicméně s uvedenými závěry se neztotožňuje. Jedním z nich je totiž shoda na tom, že v návrhu AZÚR ÚK ani vyhodnocení SEA nebude řešen vliv koridoru na geologickou stavbu území. Tento závěr též není nijak odůvodněn.

Podatel má předně za to, že závěr je v přímém rozporu s vyhodnocením souladu AZÚR ÚK s cíli a úkoly územního plánování. Posouzení vlivů na geologickou stavbu území výslovně vyžaduje § 19 písm. c) stavebního zákona. V rozsahu provedení geologického průzkumu a posouzení geologické stavby území je tedy návrh AZÚR ÚK nedostatečný a nemůže být v této podobě schválen.

Pro podatele je absence geologického průzkumu zásadním nedostatkem, jelikož v Chlumci už bylo nutné řešit nestabilní geologické podloží. Týkalo se to zejména bytových domů ve svahu na jihozápadním okraji Chlumce, tedy přímo u navrhovaného koridoru. Podatel tudíž považuje za maximálně důležité, aby byl geologický průzkum v tomto místě proveden již teď a na základě jeho výsledku byl případně koridor upraven. Geologická stabilita podloží může totiž bezpochyby významně ovlivnit trasu vedení koridoru i samotné stavby a není možné její posouzení odložit do pozdějších fází.

Dále je geologický průzkum zmíněn v požadavcích na projektová opatření. Zde je stanoveno, že „*konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území*“. Pokud však bude koridor vymezen bez dostatečných informací o geologickém podloží stavby, může to po opožděném provedení průzkumu s nepříznivými výsledky realizaci stavby i zmařit. V souvislosti s tím lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, který se zabýval obecně obsahem zásad územního rozvoje. „*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.*“ Neprovedení geologického průzkumu v současné fázi může zapříčinit, že po schválení koridoru bude zjištěno, že konkrétní území není pro stavbu ŽD1 vůbec vhodné. Naopak je tedy dobré učinit preventivní kroky ze zjištění reálného stavu a tím předejít jakýmkoliv pochybnostem a vynakládání zbytečných prostředků na stavbu v území, kde nebude moct být realizována vůbec, či jen s velkými obtížemi.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Z provedené SEA též vyplývá, že geologické podloží nebude mít vliv jen na samotnou možnost realizace ŽD1, ale též na provoz trati. Na s. 147 se uvádí, že „*pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny spodní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev*“. Geologické podloží a též vzdálenost objektů od nejbližší kolejnice jsou pak hlavními činiteli, podle kterých je stanovena předpokládaná míra zátěže vibracemi. Vzhledem k úzké šíři koridoru v Chlumci není vyloučeno, že zatížení bude velmi intenzivní. Nepříznivá geologická skladba podloží by tuto situaci mohla jen zhoršit.

Podatel tedy požaduje provedení geologického průzkumu a zanesení jeho výsledků do návrhu AZÚR ÚK, včetně úpravy variant koridoru dle potřeby. Domnívá se, že jeho provedení není možné nechat až na pozdější fáze, jelikož jeho výsledky mohou představovat významné závěry pro vymezení koridoru ŽD1, ale i pro následný provoz na trati ŽD1 a intenzitu jeho emisí. Rád by tím též předešel případným rozsáhlým škodám, které by mohly v důsledku nevhodného podloží vzniknout a též namáhavě vynaloženým prostředkům v případě, že by se zjistilo, že jeho území je pro stavbu a Krušnohorského tunelu a jeho portálu nevyhovující.

5. Nesprávné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Podatel též nesouhlasí se závěrem posouzení SEA ve věci vlivu koridoru na krajinu a krajinný ráz. Na s. 139 je pro variantu ŽD1-A uvedeno, že „*se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní*.“ Jelikož bude portál umístěn v blízkém okolí zastavěných území, jeho vizuální projev může být velmi výrazný pro vysoký počet obyvatel. Podatel se tedy domnívá, že by měl být vliv na krajinu hodnocen stupněm -2, tedy jako potenciálně významný negativní vliv.

V neposlední řadě Podatel nesouhlasí s vyhodnocením vlivu na hlukovou zátěž, vibrace a veřejné zdraví. V části 6.3 SEA na s. 145 (pro variantu ŽD1-A) a též ve srovnání variant v části 7.1 je pro všechny způsoby vedení koridoru stanoveno, že „*vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. (...) Vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě*.“ Ve shrnující tabulce jsou pak uvedeny dvě hodnoty, a to -1 a +1. Závěr ohledně pozitivního vlivu však není odůvodněn a podatel se domnívá, že není pravdivý. Uvedení dvou opačných hodnot je zároveň matoucí a rozporné a není tedy jasné, k jakému závěru vyhodnocení SEA dospělo.

Z těchto důvodů je Podatel přesvědčen, že též posouzení SEA by mělo být přepracováno s ohledem na realitu poměrů v území.

6. Odbočka na Chabařovice

Podatel má za to, že dalším skutečným důvodem, proč je nově vymezovaný koridor nevhodně veden skrze město Chlumeck, je zájem na napojení nové trati k překládovému terminálu

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Chabařovice. Tento plán vyplývá z vizualizací Správy železnic. Je zřejmé, že pokud tento účel zvoleného vedení koridoru není v odůvodnění návrhu deklarován, nemůže ani teoreticky sloužit jako zdůvodnění jeho přiměřenosti. I přesto však Podatel upozorňuje, že realizace partikulárního zájmu na zjednodušení využití nové tratě pro nákladní dopravu již na první pohled nemůže převážit nad zájmem Podatele a jeho obyvatel na uchránění města Chlumec a jeho části Stradov před mimořádně negativními důsledky, které by vedení tratě v současně navrhovaném koridoru mělo.

IV. Závěrečný návrh

Podatel tedy uzavírá, že návrh v podobě, v níž byl předložen, odporuje nejen usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 28. 2. 2022 (srov. výše), ale především je v rozporu s právními předpisy. Bez přiměřeného důvodu je radikálně zasaženo do existujícího legitimního očekávání všech dotčených subjektů, že trasa koridoru povede v místě územní rezervy. Nyní navrhovaná varianta koridoru by přitom pro Podatele jako občana a obyvatele dotčené obce měla extrémně silné negativní dopady, které v návrhu nejsou kompenzovány a z důvodu poměrů v území fakticky kompenzovány být ani nemohou.

Podatel je přesvědčen, že výše uvedené připomínky vedou k jednoznačnému závěru, že návrh AZÚR ÚK tak, jak je předložen, nemůže obstát. V případě, že by i přes tyto připomínky došlo k jeho schválení, je Podatel připraven podat návrh na zrušení opatření obecné povahy k soudu, přičemž je přesvědčen, že tento návrh by byl úspěšný.

Podatel proto navrhuje, aby zastupitelstvo Ústeckého kraje podle § 41 odst. 3 vrátilo návrh AZÚR ÚK Krajskému úřadu Ústeckého kraje s následujícími pokyny:

- zajistit posouzení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 jako plnohodnotné varianty koridoru vysokorychlostní tratě a zpracovat výsledky tohoto posouzení do návrhu AZÚR ÚK;
- upravit návrh AZÚR ÚK v rozsahu výše uvedených připomínek.

V opačném případě Podatel ve vztahu k návrhu vymezení variant koridorů ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C navrhuje, aby zastupitelstvo Ústeckého kraje návrh AZÚR ÚK podle § 41 odst. 3 stavebního zákona zamítlo pro rozpor se zadáním i s právními předpisy.

/odesláno datovou schránkou/

Poznámka:

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Podání [redacted] obsahuje oproti ostatním 154 podáním navíc informaci o petici proti výstavbě VRT Praha – Drážďany na území města Chlumce, s peticí podepsanou 1538 petenty v příloze. Petici projednalo Zastupitelstvo Ústeckého kraje 14.6.2021 se závěrem, že nesouhlas spolku bere na vědomí a zároveň informuje, že před zahájením procesu pořizování aktualizace ZÚR ÚK neexistuje zákonné zmocnění, na jehož základě by mohlo zastupitelstvo rozhodnout o trase tohoto záměru (usnesení č. 018/7Z/2021). Zapsaný spolek [redacted] není zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona.

Připomínka Pt 5:

- a) Podatel nesouhlasí s odstraněním koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a požaduje, aby jako primární řešení bylo vzato v úvahu vedení koridoru stavby vysokorychlostní tratě ŽD1 právě v místě územní rezervy, která ve všech dotčených subjektech založila legitimní očekávání.
- b) Podatel nesouhlasí s vymezením variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C a požaduje jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR ÚK.

Návrh vyhodnocení připomínky Pt 5:

O tom, že předmětem aktualizace ZÚR ÚK budou pouze varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo rozhodnuto v PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná. S odkazem na vyhodnocení společné připomínky Ps 1 **nelze v souladu s § 39 odst. 3 stavebního zákona k připomínce a) ani b) ze zákona přihlížet.**

Nad rámec komentáře, uvedeného u vyhodnocení připomínky Ps 1 pořizovatel dále doplňuje, že ze strany Ministerstva dopravy v součinnosti se Správou železnic jako oprávněným investorem, byly prověřovány i „historické“ trasy – včetně trasy územní rezervy VRT-ZR1, jak je uvedeno i v kapitole 7 - části „Variantní řešení návrhu“ textové části Odůvodnění II.A tohoto opatření obecné povahy (OOP), kterým se 5aZÚR ÚK vydává. Od trasy VRT-ZR1, vedené mimo Ústí nad Labem, bylo ustoupeno na základě Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha - Drážďany, schválené 22.12.2020 Centrální komisí Ministerstva dopravy. Výsledný návrh systému je orientován na vysokorychlostní dálkovou dopravu sítě Rychlých spojení a zároveň vychází z Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, schváleného usnesením vlády 22.5.2017. Závěry uvedených dokumentů trasa územní rezervy VRT-ZR1, vedená ve stávajících ZÚR ÚK, nenaplnuje.

Opakované prověření trasy územní rezervy VRT-ZR1 bylo Správou železnic provedeno v roce 2021 na základě požadavku pracovní skupiny vedené hejtmanem ing. Schillerem, složené ze zástupců Ústeckého kraje, dotčených obcí Ústeckého kraje, Ministerstva dopravy a Správy železnic, požadující nalezení takového řešení, které bude území Ústeckého kraje i jeho obyvatele zatěžovat v co nejmenší míře. Zpracovaný materiál byl následně podroben odbornému posouzení nezávislým subjektem, vybraným Ústeckým krajem.

Podrobněji viz materiály k VRT na webu správy železnic

<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/podkladove-studie>, nebo souhrnně i s materiály

pracovní skupiny a krajského úřadu na adrese

<https://www.kr-ustecky.cz/vysokorychlostni%2Dtrat%2Dvrt/ds-100769/p1=281779>.

K podatelovu odůvodnění připomínek pořizovatel uvádí:

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- K namítanému „neúnosnému zatížení lokality“, způsobenému předpokládaným technickým řešením stavby včetně staveb souvisejících a dopady realizace a provozu železniční trati na Chlumec a jeho občany:

Předmětem aktualizace ZÚR ÚK je vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Předestírané dopady budování portálu Krušnohorského tunelu i železniční tratě jako takové, jakož i následného provozu na železniční trati na město Chlumec a jeho obyvatele, nemohou být z povahy věci předmětem posuzování při pořizování zásad územního rozvoje, ale až předmětem dalších postupů územního plánování, zejména územního řízení. Stejně tak konkrétní opatření k eliminaci případných negativních dopadů stavby a provozu trati na nemovitosti a obyvatele mohou být ze zákona řešena až v dokumentaci k územnímu řízení o umístění stavby. Geologický a hydrogeologický průzkum bude, kromě dalšího, podkladem právě pro tuto dokumentaci – podrobně viz vyhodnocení společné připomínky Ps 3.

- K „nesprávnému vyhodnocení vlivů územní rezervy VRT-ZR1 na trvale udržitelný rozvoj území“:

Pořizovatel s tezí podatele o důvodu a tím i nesprávném způsobu posouzení územní rezervy na udržitelný rozvoj území nemůže souhlasit. V průběhu zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje (ZÚK) bylo do usnesení, kterým mělo ZÚK rozhodnout o pořízení aktualizace ZÚR na žádost oprávněného investora, doplněno, že „ZÚK podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT- ZR1 z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK“. Předmětem této aZÚR bylo, v souladu s PÚR ČR - na základě žádosti oprávněného investora vybrat nejvhodnější ze tří jím předložených variant koridoru, což se děje prověřením všech předložených variant v procesu pořizování aktualizace a následným výběrem nejvhodnější z nich. Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. (83a) PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz vyhodnocení společné připomínky Ps 1). Jelikož je ZÚK orgánem, který bude ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhodovat o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh aZÚR zamítne (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona), požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty.

V této věci pořizovatel odkazuje na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 ze dne 21.6.2012: „Krajský úřad v územním plánování v rámci přenesené působnosti vykonává zejména odbornou a administrativní činnost pořizovatele územněplánovací dokumentace a územněplánovacích podkladů. K tomu disponuje kvalifikovaným personálem splňujícím odborné požadavky pro výkon územněplánovací činnosti. Oproti tomu zastupitelstvo kraje v rámci své samostatné působnosti vydává zásady územního rozvoje a schvaluje výstupy jednotlivých etap v průběhu pořizování územněplánovací dokumentace (přiměřeně srov. Hegenbart, M., Sakař, B. a kol. Stavební zákon. Praha: C. H. Beck, 2008. s. 31 – 32); prostřednictvím této působnosti vykonává zastupitelstvo svoji politickou vůli. Aby byl proces pořizování zásad územního rozvoje úspěšný, je

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

tedy nezbytné, aby krajský úřad, jakožto orgán garantující profesionalitu celkového procesu a hájící veřejný zájem, a zastupitelstvo kraje, reprezentující politickou vůli občanů kraje, při pořizování územněplánovací dokumentace vzájemně spolupracovali. Na druhou stranu je však nutné, aby ani jeden z orgánů nepřekračoval zákonem vymezené mantinely svěřené působnosti a nezasahoval do činnosti uložené zákonem orgánu druhému.“ V duchu této citace si zastupitelstvo nechalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. S odkazem na čl. (83a) PÚR však takové dopracování nepřicházelo v úvahu, neboť by s touto PÚR bylo v rozporu.

- [K namítanému „zásahu do legitimního očekávání“ dotčených subjektů, že navrhovaný koridor bude vymezen ve stávající územní rezervě VRT-ZR1 a k odkazu na rozsudek NSS ze dne 15.11.2018 č.j. 1 As 161/2018 – 44:](#)

Pořizovatel předně uvádí, že odkazovaný rozsudek není pro tento případ přílehlavý. Na NSS se obrátil vlastník zemědělských pozemků využívaných jako veřejná zeleň. V původním územním plánu (ÚP) byla na části jeho pozemků vymezena územní rezerva pro plochu smíšenou obytnou. Žalovanou změnou územního plánu byla tato územní rezerva zrušena a daná plocha byla nově přičleněna k ploše veřejného prostranství – veřejné zeleně. Stěžovatel (vlastník změnou ÚP dotčených pozemků) se mj. obával možnosti vyvlastnění pro veřejné prostranství, čímž dle jeho názoru došlo k intenzivnímu zásahu do jeho vlastnického práva, přičemž krajský soud toto s odkazem na charakter územní rezervy žádným způsobem nezkoumal. Krajský soud odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 8. 2016, č. j. 2 As 39/2016 - 51, kde kasační soud uvedl, že: *„územní rezerva je pouze opatřením dočasným, které budoucí využití nijak nepředjímá. (...) z vymezení území jako územní rezervy nelze dovozovat funkční využití, pro které je území pouze prověřováno. To, že je u předmětného území vyznačen účel výhledu, nezakládá závazné vymezení funkčního užití předmětného území, nýbrž je nezbytnou zákonnou podmínkou pro vymezení určitého území (...).“* Dle krajského soudu tedy navrhovatel na základě výše citovaných závěrů nemohl nabýt legitimní očekávání a dovozovat z původně vymezených ploch územních rezerv – ploch smíšených obytných jejich závazné funkční využití uvedeným způsobem. V kasační stížnosti u NSS potom stěžovatel uváděl, že *„nemohl legitimně očekávat, že pořizovatel ÚP omezí jeho vlastnické právo k pozemkům tím, že na pozemcích místo územní rezervy zřídí plochu veřejné zeleně“.*

Podatelem (spolkem) tučně zvýrazněná citace bodu 52 rozsudku NSS (str. 4 podání) *„Existuje-li však vymezení určitého pozemku jako územní rezervy, avizuje to představu orgánu územního plánování o tom, jakým způsobem by měla být plocha v budoucnu využita. Vlastník pozemku pak může očekávat, že územní rezerva se zpravidla po přistoupení dalších předpokladů „překlopí“ do totožného vymezení funkčního využití území“* bezprostředně pokračuje poslední větou: *„Takové očekávání však nezakládá právo, aby se tak stalo. Bude-li územní rezerva z legitimního důvodu využita jiným, než původně plánovaným způsobem, nezakládá to nutně bez dalšího*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

zásah do vlastnického práva vlastníka pozemku“. Ve výsledku stěžovatel se svými námitkami neuspěl a soud zamítl kasační stížnost jako nedůvodnou.

V podatelem odkazovaném judikátu je za „legitimní očekávání“ označen důvodný předpoklad vlastníka dotčeného pozemku, že „územní rezerva“ vymezená pro konkrétní využití bude za splnění dalších zákonných podmínek „překlopena“ do „návrhové plochy/koridoru“ se stejným využitím, nikoliv s využitím odlišným. Z judikátu nevyplývá, že by takové legitimní očekávání mohlo být důvodem pro nezrušení územní rezervy, ani pro nevymezení nového koridoru v jiném místě.

V případě územní rezervy VRT-ZR1 se územní rezerva ruší bez náhrady a tím i bez stanovení nového využití. Po zrušení územní rezervy budou pozemky, na kterých byla vymezena, využívány stávajícím způsobem, a to až do doby případné změny územních plánů příslušných obcí. Vlastníci pozemků v místě zrušené územní rezervy tak budou dotčeni na svých právech až pořízením změny konkrétního územního plánu. Aktualizací ZÚR je na jiném místě vymezován nový koridor pro umístění jiné stavby, než pro kterou byl vymezen koridor stávající územní rezervy.

- [K požadavku na zpracování studie proveditelnosti v koridoru současné územní rezervy jako průkazu nemožnosti jejího využití pro vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní železniční dopravy RS 4:](#)

Na tomto místě pořizovatel opět odkazuje na závaznost čl. (83a) PÚR ČR a vyhodnocení společné přípmínky Ps 1. V souladu s článkem (83a) předložil oprávněný investor 3 varianty koridoru s tím, že koridor dosavadní územní rezervy z důvodu vládou schválené změny původní koncepce VRT na koncepci Rychlých železničních spojení nelze využít, a proto zároveň žádá o její zrušení. Územní rezerva byla vymezena na základě požadavku, podkladů a pro potřeby Ministerstva dopravy (dle současné legislativy pro oprávněného investora Správu železnic, s.o.) z důvodu nutné ochrany území, prověřovaného na ministerské úrovni pro vedení vysokorychlostní železnice, před jiným využitím. Důvod ochrany území pominul. Pokud je v PÚR ČR stanoveno, jakým způsobem bude mezinárodní železniční koridor vymezen, na krajské úrovni ho v územně plánovací dokumentaci nelze vymezit jinak. K obdobné problematice se vyjádřil NSS v rozsudku ze dne 21.6.2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 526, kde pod bodem 143 uvádí: „Tzv. *alternativní dopravní koncepce Ing. S. je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. Alternativní koncepce dle návrhu Ing. S. je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. S.*“ a v bodě 149 doplňuje: „*Nejvyšší správní soud tedy uzavírá, že tzv. alternativní koncepce komunikační sítě zpracovaná Ing. S. nemohla být ve své komplexnosti zapracována do návrhu ZÚR a nemohly být posouzeny její vlivy na udržitelný rozvoj území. Tato tzv. alternativní koncepce jako celek je totiž v rozporu s obsahem PÚR 2008, jímž byl odpůrce při pořizování ZÚR vázán.*“

Pořizovatel tedy shrnuje, že každá varianta trasy koridoru, odlišná od návrhu předloženého Správou železnic, s.o., jako oprávněným investorem, je v rozporu

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

s PÚR ČR, a proto nemůže být součástí návrhu aktualizace ZÚR. Stavební zákon ani jeho prováděcí předpisy nestanoví žádné podmínky, které je třeba splnit, aby bylo možné územní rezervu zrušit. Požadavek podatele na řádné prověření ne/využitelnosti existující územní rezervy před jejím zrušením tak nemá oporu v právních předpisech. Stejně tak nemá oporu v právních předpisech názor podatele, že jinou trasu lze vymezit pouze za předpokladu zpracování studie proveditelnosti koridoru v trase územní rezervy a doložení konkrétních a přesvědčivých důvodů, proč koridor územní rezervy nelze využít. Pořizovatel obdržel konkrétní návrh oprávněného investora. Tento návrh je výsledkem prověřování mnoha tras koridoru – včetně koridoru územní rezervy. Od trasy v územní rezervě bylo ustoupeno na základě Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany schválené 22.12.2020 Centrální komisí Ministerstva dopravy. Výsledný návrh systému je orientován na vysokorychlostní dálkovou dopravu sítě Rychlých spojení a zároveň vychází z Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, schváleného usnesením vlády č. 389 z 22.5.2017. Závěry uvedených dokumentů trasa vedená ve stávající územní rezervě nenaplnuje.

- [K „povinnosti šetřit území“ s odkazem na zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí a k „nedostatečnosti kompenzačních opatření“:](#)

Charakterem zákona o životním prostředí se opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud. Podle rozsudku NSS ze dne 18.7.2006 č.j. 1 Ao 1/2006 je zákon o ochraně životního prostředí, „též s ohledem na dobu a okolnosti svého vzniku, jakousi obecnou a programovou normou ochrany životního prostředí v České republice. Jeho účel je vymezen ustanovením § 1: „Zákon vymezuje základní pojmy a stanoví základní zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů; vychází přitom z principu trvale udržitelného rozvoje.“... „Rámcová a programová ustanovení zákona o životním prostředí pak nalézají svoji realizaci ve značném množství složkových zákonů, jejichž ustanoveními a prostřednictvím orgánů státní správy v nich určených jsou pak vymáhána. V oblasti průřezové ochrany jsou ustanovení zákona o ochraně životního prostředí realizována zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.“ Z této citace je zřejmé, že praktická ochrana životního prostředí je zajišťována prostřednictvím příslušných zvláštních zákonů a dotčených orgánů, které zájmy, chráněné těmito zákony, hájí.

S odkazem na text předešlých bodů tohoto vyhodnocení připomínky nelze v rámci ZÚR posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího následného provozu, to je možné až v územním řízení, na základě dokumentace k územnímu řízení. V ZÚR jsou v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), zhodnoceny vlivy stávající a předpokládané, včetně vlivů sekundárních, synergických a kumulativních. Dle závěru hodnocení SEA jsou všechny 3 varianty koridoru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, v měřítku zásad územního rozvoje, srovnatelné a akceptovatelné. K eliminaci, případně zmírnění předpokládaných negativních vlivů na některé složky životního prostředí, potom směřují navržená kompenzační opatření. Vzhledem k povaze předmětu aktualizace ZÚR (vymezení „prázdného pruhu území“), jsou tato kompenzační opatření ve výroku OOP uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. V době, kdy není známo technické řešení stavby ani její přesné umístění, nemohou být předvídané ani konkrétní dopady stavby a provozu na jednotlivé složky životního prostředí včetně obyvatel.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Tento postup odpovídá ustálené judikatuře. Dle rozsudku NSS ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157 „je však zároveň třeba upozornit na skutečnost, že stavební zákon nepožaduje po odpůrci na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u nějž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Stále totiž není jisté, zda a jak bude určitý záměr v budoucnu realizován.“

- K absenci geologického průzkumu:

Podatel požaduje zpracování geologického průzkumu jako podkladu pro tuto aktualizaci ZÚR, jelikož v Chlumci byla zjištěna nestabilita území v souvislosti s výstavbou bytových domů. Namítá, že pokud bude průzkum proveden až v pozdější fázi, nebude možné trasu koridoru upravit a celý záměr může být zmařen.

K tomu pořizovatel uvádí, že na okamžik (fázi), kdy je vhodné a kdy nezbytné provést geologický průzkum, nelze nahlížet optikou této konkrétní aktualizace ZÚR. V tomto případě jsou v době pořizování aktualizace ZÚR již známy hrubé obrysy stavby. V obecné rovině ZÚR stanovují základní požadavky na uspořádání území celého kraje a vymezují plochy a koridory nadmístního významu (zjednodušeno). Je to jen koncepce. Na stejném principu jako územní plán tak ZÚR obsahují „možnost“, nikoliv „povinnost“ realizace v nich obsažených záměrů. Jinými slovy řečeno, pokud ZÚR vymezí plochu pro průmyslovou zónu nadmístního významu, neznamená to ještě, že bude někdy realizována. Pokud ovšem bude někdo chtít realizovat průmyslovou zónu nadmístního významu, nemůže ji umístit jinam, než stanoví ZÚR. ZÚR vymezují pouze plochy/koridory. V době pořizování ZÚR není známo zda vůbec, či kde v dané ploše/koridoru bude umístěna stavba, jakého bude stavebního charakteru, jaké požadavky bude mít na zakládání, jaký subjekt ji bude realizovat atp. Pokud by byl geologický průzkum obecně požadován jako podklad pro ZÚR, jednalo by se řádově o desítky průzkumů ve víceméně nahodilých místech. Pro případnou konkrétní stavbu by byly nevyužitelné nebo využitelné jen z části, přitom by je musel někdo v reálném čase objednat, provést a také zaplatit. Z nastíněných důvodů se pro potřeby ZÚR využívají průběžně aktualizovaná data z územně analytických podkladů kraje, včetně dat České geologické služby. Geologický posudek vyžadují právní předpisy až k dokumentaci k územnímu rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, příp. ke společnému povolení (územní + stavební). Konkrétně pro stavby povolované obecnými stavebními úřady geologický průzkum vyžaduje vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, § 18 odst. 1 (zakládání staveb) „*Stavby se musí zakládat způsobem odpovídajícím základovým poměrům zjištěným geologickým průzkumem a musí splňovat požadavky dané normovými hodnotami, nesmí být při tom ohrožena stabilita jiných staveb*“. Pro stavby dráhy, povolované společným povolením podle liniového zákona (zákon č. 416/2009 Sb.) platí vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury. V příloze č. 1 jsou uvedeny podrobné požadavky na dokumentaci stavby. Povinnými údaji souhrnné zprávy jsou mj.

- „*geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod,*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- *výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.“*

Podatelem citovaný § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona praví, že úkolem územního plánování je zejména mj. „*prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání*“. Stavební zákon tak ukládá orgánům územního plánování prověřovat a posuzovat u změn v území mj. i rizika spojená s geologickou stavbou území. Změnou v území je podle § 2 odst. 1 písm. a) stavebního zákona „*změna jeho využití nebo prostorového uspořádání, včetně umístování staveb a jejich změn*“. Nástroje územního plánování jsou taxativně stanoveny v hlavě III stavebního zákona (§ 25 - § 102). Mezi tyto nástroje spadá jak územně plánovací dokumentace, tak územní řízení a územní rozhodnutí. V každé fázi územního plánování se rizika spojená s geologickou stavbou prověřují a posuzují jinými prostředky – ve vazbě na rozdílné účely a zákonem stanovenou rozdílnou podrobnost jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace. Posouzení rizika umístění záměru s ohledem na geologickou stavbu území až v územním řízení je tak v souladu s podatelem citovaným ust. § 19 stavebního zákona.

Jelikož tato konkrétní koncepce byla podrobena posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), byly mj. posouzeny i její potenciální vlivy na horninové prostředí, vč. sesuvných a poddolovaných území. Byl zjištěn přímý krátkodobý negativní vliv (po dobu výstavby). Jako minimalizační opatření bylo pro projektovou přípravu (včetně projektové EIA) navrženo provedení geologického a hydrogeologického průzkumu, což je pro dopravní stavby shodně stanoveno platnou právní úpravou.

Pořizovatel proto uzavírá, že požadavek podatele na geologický průzkum jako podklad pro ZÚR nemá oporu v právních předpisech.

- **K „nesprávnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ (SEA):**

Podatel zpochybňuje stanovený stupeň předpokládaného negativního vlivu koridoru na krajinu s ohledem na portál Krušnohorského tunelu, který bude viditelný pro vysoký počet obyvatel a také mírně pozitivní a zároveň mírně negativní hodnocení koridoru na hlukovou zátěž, vibrace a veřejné zdraví. S ohledem na realitu v území požaduje přepracování SEA.

Pořizovatel uvádí, že předpokládané vlivy koridoru jsou ze zákona posuzovány ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí jedním hodnocením pro celou délku koridoru, přičemž charakter území i předpokládané technické řešení trati není ve všech úsecích stejné. Proto nelze hodnocení posuzovat jen podle podmínek na Chlumecku. Plusové a minusové hodnoty u hluku a vibrací jsou odůvodněny na téže str. 145. Krátkodobé negativní vlivy z dopravy podél VRT se projeví zejména v době výstavby. Trvalé negativní vlivy (z provozu trati) budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Naopak mírně pozitivní bude mít provoz trati na obyvatele zástavby podél silnic, neboť část silniční dopravy bude převedena na železnici (ŽD1).

V ostatním pořizovatel odkazuje na text vyhodnocení společné připomínky Ps 4.

- **K „odbočce na Chabařovice“**

Podatel se s odkazem na vizualizaci Správy železnic, s.o., domnívá, že skutečným důvodem nevhodného vymezení koridoru územím města Chlumeč (místo stávající

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

územní rezervy VRT – ZR1), je „zájem na napojení nové trati k překladovému terminálu Chabařovice“.

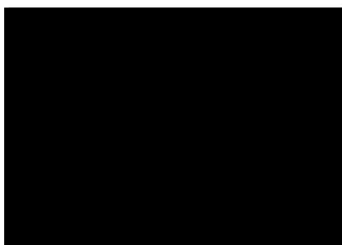
Předmětem aktualizace ZÚR je vymezení koridoru, tedy „prázdného pruhu území“, který je určen pro následné umístění vysokorychlostní železniční tratě. V souladu s PÚR ČR koridor prověřil, připravil, vybral a po schválení Ministerstvem dopravy ve třech variantách předložil k aktualizaci ZÚR oprávněný investor – Správa železnic, s.o. (blíže viz text ke společné připomínce Ps 1). Uváděná vizualizace nemůže z povahy věci souviset s aktualizací ZÚR, ale až s podrobnější dokumentací stavby.

6. Obdobná podání Po 6 (obce ORP Roudnice nad Labem na levém břehu Labe; od hranice se Středočeským krajem k místu překonání Labe)

K oblasti levého břehu Labe bylo doručeno 61 obdobných podání s připomínkami. Konkrétně se jedná o území obcí Hrobce včetně části Rohatce (45 podání), Libotenice (4), Vražkov (2), Straškov včetně části Vodochody (2), Mnetěš (4) a Bohušovice nad Ohří, Židovice, Nové Dvory – Chvalín, Roudnice nad Labem po jednom podání.

Z hlediska obsahové stránky byly uplatněny dva základní typy podání se shodnou základní připomínkou - nesouhlasem s vymezením jakéhokoliv koridoru. Lišily se jen odůvodněním tohoto nesouhlasu, a to různou grafickou úpravou, případně odlišnou kombinací jednotlivých bodů. Další, individuální body přidané do některých podání, byly pořizovatelem z těchto dalších podání vyselektovány a vypořádány v rámci odůvodnění vyhodnocení připomínky.

Podání typu 1



Adresát
Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Podatel tímto uplatňuje následující připomínky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen 5. aktualizace AZUR):

I.

Vymezení dotčeného území

Připomínky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v návrhu 5. aZUR v obci Hrobce (k. ú. Hrobce a k. ú. Rohatce)

II.

Připomínky

1. Připomínka k variantě A

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě A. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5. aZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. aZUR.

2. Připomínka k variantě B

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě B. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5. aZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. aZUR.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

3. Připomínka k variantě C

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě C. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5.AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. aZUR.

III.

Odůvodnění připomínek

Odůvodnění připomínek podatele k návrhu 5. aZUR je jednotné pro všechny tři připomínky - platí pro všechny tři návrhové varianty koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1).

- Návrh nových koridorů ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C nezohledňuje požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění. Z důvodu plánovaných zatáček, stoupání, klesání, tunelů a množství výhybek po celé trase plánovaných variant A, B, C dojde k výraznému snížení rychlostí a stanovené dojezdové doby nebudou dosažitelné. Vynětím původní rezervy VRT-ZR1 ze ZÚR Ústeckého kraj, požadavky z výše zmíněného nařízení, které je platné pro všechny členské státy, tedy i ČR, nebudou splněny.
- Synergické a kumulativní vlivy jsou v Hrobcích tak významné, že je potřeba je prověřit detailněji než pouhým konstatováním. Při všech variantách zásadně utrpí celá vyvýšenina Bulf, neboť při hlubokém zářezu (kde se tratě budou navíc rozdělovat na hlavní vedení a přípojku na stávající trat') bude odtěžena valná většina kopce, který je zásobárnou vody pro místní studny a studánky, které jsou zdrojem vody obyvatel i pro faunu. Došlo by tím mimo jiné i k likvidaci stromových dutin, které jsou zakázány likvidovat z důvodu výskytu zvláště chráněných druhů netopýrů.
- Zcela zde chybí posouzení vlivu na povrchové a podpovrchové zdroje vody, odtokové poměry, na faunu a její migraci i na zemědělskou činnost, která je zde velmi rozšířená.
- Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách (významný pokles ceny či neprodejnost nemovitostí), ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu. Negativní vliv na hmotné statky bude mít již samotná výstavba.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- Synergické a kumulativní vlivy - neposouzeno se stávající trati 090 (Hrobce a Židovice) a také se stávajícími silnicemi či střešnicemi v Olešku. Jedná se zejména o hluk, vibrace, prašnost a jiné. Hluk z provozu na trati převyšuje povolené limity již dlouhodobě a nikterak není zohledněn. Nejsou také posouzeny vlivy při zvýšené nákladní dopravě na stávajících tratích 090 a 072 po uvolnění „oken“ při převedení části osobní dopravy na VRT (RS). Posouzení všech vlivů chybí nebo je nedostatečně vyhodnoceno.
- Realizace trati bude mít nepřijatelný a velmi negativní vliv na záplavové území, posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné. Nejsou zohledněny průtoky, záplavová území, rozlivy při jednotlivých povodňových stupních, vliv estakád a valů na povodňová opatření a jiné.
- Realizace trati bude mít nepřijatelný vliv na zemědělský půdní fond. Posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné. Území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy s vysokou bonitou a specifické podmínky. Zároveň je zde rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.
- Realizace trati nepřijatelně zasáhne do dopravní infrastruktury obce. Veškeré vynaložené prostředky do dopravní infrastruktury by byly nenávratně ztraceny, jelikož by došlo k silnému zásahu do kvality dopravní infrastruktury při samotné stavbě. Dále by pro obec realizace VRT (RS) znamenala mnoho mimoúrovňových křížení trati. Byla by narušena hustá síť místních, účelových a polních komunikací a v neposlední řadě vybudování značné části přejezdů by znamenalo významný zásah do krajinného rázu. To samé platí pro zelenou infrastrukturu obce. V posledních letech bylo investováno nemálo peněz a práce do výsadby alejí, remízků, do obnovy křížků a studánek v celém katastrálním území obce Hrobce (k. ú. Hrobce, k. ú. Rohatce).
- Vzhledem k tomu, že koridor je umístěn bezprostředně v okolí obce, širší vymezení dokonce zasahuje do obytné zástavby, byli by obyvatelé obce přímo dotčeni na

kvalitě života tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do kvality života obyvatel zasahuje i fakt, že ze stavby nejen v bezprostřední blízkosti, ale i z ražby Středohorského tunelu bude zapotřebí odvést enormní množství materiálu (vytěžené rubaniny, skrývky ornice) a následně enormní množství materiálu na samotnou výstavbu. To je spojeno mimo jiné i s vysokou prašností a hlukem v době výstavby. Dále ještě podotýkáme, že vůbec nebylo uvažováno o samotné stavbě jako zdroji hluku. Vzhledem k předpokládané délce stavby nelze riziko hluku a negativní vliv na obyvatele opomíjet. Život v trvalém hluku po dobu výstavby předpokládaných sedm let podle nás představuje významné riziko zdravotních obtíží.

- Podatel dává připomínku, že realizace trati bude mít fatální vliv na místní podnikatele, zemědělce a všechny obyvatele, kteří zde vytváří svou obživu pěstováním zeleniny a dalších plodin. Minimálně během stavby nebudou moci být pole využívána, při úbytku podzemní vody nebudou obyvatelé moci zalévat své zahrady se zeleninou (již při stavbě ulice Pod Bulfem klesla hladina podzemních vod téměř o 1 m).

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- Podatel dává připomínku, že není vyhodnoceno nebezpečí a následná opatření, kdy při deštích může docházet k splavování uskladněného materiálu, rubaniny a zeminy do obce, kde může působit nejen znečištění a tvoření překážek na silnici (splavené suť aj.), ale i další škody (např. v obci Hrobce zanešení jímek a zničení čerpadel v podjezdu pod tratí a následnému zaplavování podjezdu a nutností výjezdu hasičských jednotek).
- Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Dojde k znehodnocení připravovaných projektů a plánů jak obcí, tak i obyvatel. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, hřbitov, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity. To jednoznačně přispěje k tomu, že se lidé začnou z obce vystěhovávat, obce pak budou mít nižší příjmy a nebudou moci financovat ani základní vybavenost.
- Oprávněný investor prezentuje trať, že vychází z francouzského modelu vysokorychlostní železnice. Jsou tedy jistě schopni doložit měřeními a záznamy, jak se vlak chová a co způsobí dvě rychlé protisměrné zatáčky s tímto profilem (které jsou plánovány ve variantě B a C na území obce Hrobce, Židovice, Černěves a Chodouny), jak ovlivňuje nebo neovlivňuje okolí a popř. do jaké vzdálenosti jak v denních tak nočních hodinách (prašnost, vibrace, hluk apod.). Požadujeme zohlednění a vyhodnocení dat.
- Nejsou připravené ani základní vizualizace, jak trať bude vypadat, jak vysoko bude a jak bude zasazena do krajiny, takže si ani není možné představit, jak bude vypadat horizont obce, možnosti dopravy - máme k dispozici pouze jakousi pofiderní čáru v mapě o jejíž tloušťce se vzhledem k měřítku dá uvažovat v rozmezí 20 až 100 m šíře.
- Nedošlo vůbec k vyhodnocení negativních vlivů extrémním zatížením obce a okolí stavbou takového rozsahu (zářezy, valy, estakáda nutná k překonání stávající trati 090 a řeky Labe).
- Vzhledem k tomu, že do obce Hrobce jsou pouze dvě přístupové cesty, které nejsou dimenzované na provoz takové množství těžké techniky, bude doprava v obci velmi těžce zasažena až znemožněna. Vliv na dopravu též nebyl posouzen.
- Vzhledem k tomu, že silnice v obcích nejsou dimenzované na provoz velkého množství těžké techniky a naložených NA není zohledněn a posouzen vliv zejména na obyvatele (zejména prach, hluk, vibrace a jiné), bezpečnost na silnicích a přecházení silnic, na stav silnic, na stav přílehlých nemovitostí (např. praskání domů) z důvodu zvýšenému provozu těžké techniky aj. A to vyhodnoceno také v rámci synergických a kumulativních vlivů.
- Podatel dává připomínku, že zcela chybí posouzení bezpečnosti - bezpečnostní koridory pro případ havárie - jsou vůbec záruky, že vlak neopustí těleso koridoru a nezasáhne obydlené části, které jsou v těsném sousedství? Při rychlostech přesahujících 200 km/hod bude setrvačnost a kinetická energie souprav obrovská.
- Podatel dává připomínku, že dopravní studie nebyly aktualizovány a přehodnoceny po pandemii koronaviru Covid-19, kde bylo zjištěno, že přesun obyvatel není z důvodu práce z domova či on-line schůzek potřebný v takové míře. Toto není bráno v potaz a vyhodnoceno. Podatel se domnívá, že trať dle navržených variant A, B, C nebude vytižená dle původních studií a tudíž nebude potřebná. Aktualizované ani původní studie nebyly zveřejněny a dostatečně prezentovány, jen se na ně odkazuje.

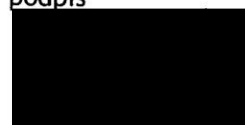
Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- Podatel dává připomínku, že nebyly zohledněny a vyhodnoceny vlivy (také v rámci synergických a kumulativních vlivů) při pojezdu údržbové techniky (zejména v noci) a jejich následná údržba a opravy (zejména v nočních hodinách).
- Podatel dává připomínku, že nebyla zohledněna dostatečná propustnost území pro faunu i pro člověka u navrhovaných variant A, B, C. Ze stávajících zkušeností víme, jak se majitel nestará o propustnost území nejen u stávající trati 090. Průchody a průjezdy pod tratí jsou zcela nevyhovující, neudržované, s několika desítkami centimetrů tlející a silně zapáchající vody či močůvky. Z tohoto důvodu nevěříme, že bude krajina propustná.
- Podatel dává připomínku, že prezentovaný pozitivní vliv všech navrhovaných variant je předkládán jen účelově, pro obyvatele dotčených obcí nepřináší žádná pozitiva, naopak jen samá negativa, jako například zvýšení hlukové a prachové zátěže, vibrací, horší prostupnost krajiny, oddělení částí obce, negativní vliv na nemovitosti (praskání domů či výrazné snížení jejich prodejní hodnoty, případně jejich neprodejnost), zvýšení nákladní dopravy na stávající trati, zvýšení automobilové dopravy, kdy případní cestující museli dojet na terminál v Roudnici n. L. auty (doprava autobusy či osobními vlaky není dosažitelná, případně více časově a finančně náročná než dojezd autem např. do Prahy).
- Podatel dává připomínku, že byly chybně posouzeny synergické a kumulativní vlivy, kdy se vycházelo z nesprávných, neúplných, chybných či ničím nepodložených podkladů a vyhodnocení jsou tedy neúplná, rozporuplná či chybná. Jedná se např. o nezohlednění provozu nákladní dopravy na všech plánovaných variantách A, B i C, kdy nebyla brána v potaz frekvence průjezdu vlaků, hmotnost vlaků, rychlost vlaků atd.
- Podatel dává připomínku, že je projektován sjezd na Oleško v rámci úseku VRT Praha - Roudnice n. L. - sjezd na Oleško, který není samostatně zohledněn a posouzen. Je pouze jen jako součást plánovaných variant A,B,C, a který není ani ve stávající rezervě ZÚR ÚK.

V Hrobčích, 30. 1. 2023

podpis



Podání typu 2

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Velká Hradební 3118/48

400 01 Ústí nad Labem

Pořizovatel: Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

se sídlem Velká Hradební, 3118/48

400 01 Ústí nad Labem

epodatelna@kr-ustecky.cz

DS: t9zbsva

Připomínky vůči návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 42b odst. 2 a 39 odst.2 stavebního zákona a dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022

Odesílatel/podavatel připomínky



Obecný odůvodněný nesouhlas se změnou plánované změny projektu VRT

Stávající koridor VRT-ZR1 definovaný v aktuálním platném znění ZUR Ústeckého kraje je vymezen v šířce 600 m s parametry pro rychlosti 350 km/h a je zapracován do všech souvisejících územních plánů dotčených obcí. V rámci řešení na úrovni územního plánování je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať. Obec Hrobce a občané obce Hrobce ve svém ÚP tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu. Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT. Návrh v tomto ohledu není objektivně zdůvodněn. Aktuální návrh 5. AZUR oprávněného investora Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci a defragmentaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezení nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo. Tvrzenou změnu koncepce VRT na tzv. rychlé spojení s širší obsluhou regionů a zastávkou v centru Ústí n. L. lze řešit pohodlně napojením Ústí n. L. periferním terminálem, viz plánované terminály Nehvizdy či Roudnice n. L., Brno nehledě na skutečnost, že ani město Ústí nad Labem není na změnu vedení středem zástavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.). Také požadavek, že VRT má na Litoměřicku a Ústecku nově sloužit také nákladní dopravě, lze řešit např. napojením nákladů na koridor VRT v průmyslové oblasti Mělník – Štětí. Tvrzený odborný odhad lepších geologických poměrů na pravém břehu Labe je spekulativní tvrzení, bez podrobných geologických průzkumů nových tras. Tvrzení, že dosud sledovaný koridor nespĺňuje časové požadavky definované vládou ČR, není pravdivé. Stávající koridor Praha –

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Drážďany je rychlejší (s možností využití vysokých rychlostí a lepší možnosti modernizace v dalších desetiletích), závazky vůči EU se odvozují právě od spojení Prahy s Drážďany. Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř. kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla prioritou "komfortní obsluha ÚnL" ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu. Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru ÚnL nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v ÚnL. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením. V moha studiích dokonce ani neuvažovali o rychlosti tohoto přímého spojení jako o možnosti. V rámci RS má jít především o krajská města. Napojení (jakékoli, natož komfortní) menších měst by nemělo být prioritou pro výběr trasy pro VRT (Litoměřice), a mělo by být uvažováno nad celým regionem (Lovosice, Teplice,...). Vyhledávací studie, která je podkladem pro aktuální návrh Správy železnic, nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány, natož s občany. Neexistují žádné přesvědčivé podkladové studie o větší výhodnosti (ať již z pohledu dopravního, ekonomického, environmentálního nebo stavebně technického) jiného než dosud sledovaného koridoru. Ani návrh 5. AZUR v tomto směru nic nového a přesvědčivého nepřináší.

1) Dotčení práv

Koridor VRT/RS 4 vymezený v 5. aZÚR ÚK je vymezen na pozemku v těsném sousedství pozemků v katastrálním území Hrobce, které jsou v mém vlastnictví, tedy ve vlastnictví či spoluvlastnictví Lukáše Podmanického, Pod Bulfem 165, 411 83 Hrobce.

2) Vymezení území dotčeného připomínkou

Pozemek v katastrálním území Hrobce.

3) Připomínka

Navržené změny přivodí v okolí mých pozemků a nemovitostí zvýšení negativních jevů a to konkrétně:

1. podstatné zvýšení vibrací, a to včetně kumulativní (již nyní zde vede železniční trať) – není vyřešeno v 5. aZÚR ÚK
2. Vzhledem k značnému rozsahu uvažovaných zářezů do terénu, dojde ke ztrátě podzemních vod, tím se sníží můj přístup k vodě – není v 5. aZÚR ÚK vyřešeno
3. podstatné zvýšení hlukové zátěže, a to včetně kumulativní (již nyní zde vede železniční trať) – není v 5. aZÚR ÚK vyřešeno
4. Nesouhlasím také s tím, aby kvůli této změně došlo ke značné fragmentaci krajiny, nejsou vyřešeny ekodukty a dopravní cesty a tím se mi výrazně zhorší dostupnost okolní krajiny a její rekreační potenciál – není v 5. aZÚR ÚK vyřešeno
5. Není řádně vyřešeno a vyhodnoceno kumulativní a synergické vliv záměru VRT Podřipsko s dalšími záměry v území, zejména záměrem souběžně vedené dálnice D8, záměry železničních tratí č. 090 a č. 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem. Bez tohoto vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v návrhu 5. AZUR není možno změnu schválit

V Hrobcih 26.01.2023

Poznámka:

V podání typu 2 jsou body, uvedené pod nadpisem Připomínka, po věcné stránce odůvodněním nesouhlasu se změnou trasy koridoru oproti stávající územní rezervě VRT-ZR1 a byly tak i pořizovatelem vypořádány.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínka Po 6:

- a) Podatelé nesouhlasí s textovým a grafickým vymezením veškerých variant koridoru (ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C); požadují zamítnutí návrhu na pořízení 5aZÚR ÚK .
- b) Podatelé nesouhlasí s vymezením koridoru jako stavby veřejně prospěšné.
- c) Podatelé nesouhlasí s posouzením a vyhodnocením vlivů na životní prostředí, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace (ÚPD) ani s opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů.

Připomínky z dalších podání:

- d) Podatelé požadují jako územně plánovací podklad zpracovat územní studii (ÚS) podle § 30 ve spojení s § 25 stavebního zákona pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr ŽD1, terminál Roudnice n.L. a související vazby v území (z pohledu dopravního, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na ÚS VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.
- e) Podatelé požaduje do návrhu 5aZÚR ÚK zapracovat jako kompenzační opatření k minimalizaci vlivu VRT v úzkém hrdle souběhu dálnice D8 a zastavěných území obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov vedení VRT v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice, jelikož již na úrovni ZÚR lze vymezit část záměru, vedenou povinně pod povrchem.

Návrh vyhodnocení připomínky Po 6:

Ad a)

O tom, že předmětem aktualizace ZÚR ÚK budou konkrétní varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo rozhodnuto v PÚR ČR, která je pro pořízení ZÚR závazná. V souladu se stavebním zákonem byl pořizovatel povinen návrh 5aZÚR ÚK prověřit zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území (URÚ), a to včetně posouzení vlivu této koncepce na životní prostředí (SEA) a naturového posouzení (EVL a PO) a sesouladit ho se stanovisky příslušných dotčených orgánů. Výsledkem tohoto postupu byl závěr, že z hlediska vlivů na životní prostředí a následně i z hlediska udržitelného rozvoje území jsou všechny 3 varianty přípustné. Koridor varianty „C“ je však jediným, který není v kolizi se zájmy, chráněnými Ministerstvem obrany, a proto je jediným možným výsledkem procesu pořizování aktualizace ZÚR v rámci přenesené působnosti.

Podrobně k závaznosti PÚR viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

O tom, zda bude návrh 5aZÚR ÚK s nejhodnější variantou koridoru schválen, či zda bude celý návrh 5aZÚR ÚK zamítnut, rozhoduje s ohledem na ochranu zájmů kraje a občanů kraje krajské zastupitelstvo v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona), a to na veřejnosti přístupném zasedání zastupitelstva ÚK. Pozvánka na každé zasedání zastupitelstva, včetně jeho programu, je ze zákona zveřejňována min. 10 dní předem na úřední desce krajského úřadu. **Připomínce Po 6a) proto nelze ze strany pořizovatele vyhovět.**

Ad b)

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR mj. „vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu..., zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby...“. Předmětem aktualizace ZÚR ÚK je vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Veřejně prospěšná je až stavba, pro kterou se koridor vymezuje. V tomto konkrétním případě je stavba dráhy veřejně

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

prospěšnou stavbou (VPS) přímo ze zákona (o dráhách), i kdyby tak nebyla označena v územně plánovací dokumentaci.

Vymezení koridoru jakožto určeného pro umístění VPS v zásadách územního rozvoje nemá žádné přímé důsledky pro vlastníky koridorem dotčených pozemků. Teprve až na základě platného územního plánu, kde by měl být koridor upřesněn, má k dotčeným pozemkům oprávněná osoba (v tomto případě stát) předkupní právo. Vyvlastnit konkrétní pozemky pro VPS lze podle současné legislativy až na základě pravomocného územního rozhodnutí – ve vyvlastňovacím řízení.

Podrobně k tomuto bodu viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 2.

Připomínce Po 6b) proto nebylo vyhověno.

Ad c)

Vycházejí z jednotlivých bodů odůvodnění podané připomínky pořizovatel připomíná, že předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru „prázdného pruhu území“, určeného pro následné umístění stavby vysokorychlostní železniční tratě, nikoliv tato stavba samotná. Návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí, a z tohoto úhlu pohledu je i posuzována. Vlivy na životní prostředí tak nejsou zkoumány z hlediska vlivu „konkrétního záměru“ (EIA), ale z hlediska vlivu „koncepce“ (SEA). Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (URÚ) nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Jelikož posouzení SEA probíhá nad návrhem ZÚR, nemůže posuzovat vlivy způsobené záměry, které ZÚR neobsahují. V souladu s právními předpisy i metodikou MŽP jsou v rámci SEA posuzovány vlivy předpokládané, které se budou konkretizovat až v rámci dalších kroků územního plánování, zejména v územním řízení o umístění konkrétní stavby. V okamžiku pořizování ZÚR a posuzování SEA není známo technické řešení stavby, a tím ani její přesné umístění. Skutečnost, že v tomto konkrétním případě oprávněný investor souběžně s pořizováním AZÚR zveřejňuje další stupně předprojektové a projektové přípravy železniční tratě, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit. Stávající zátěž území pro potřeby posouzení kumulativních a synergických vlivů byla zjišťována z dostupných podkladů, zejména z aktuálních územně analytických podkladů (ÚAP), Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a dalších zdrojů, včetně pochůzek v řešeném území.

- S ohledem na shora uvedené je třeba rozlišit, zda podatelé nesouhlasí s posouzením a vyhodnocením předpokládaných vlivů koncepce (5aZÚR ÚK), která je předmětem tohoto „řízení“, či zda nesouhlasí s posouzením vlivů na životní prostředí ve vztahu ke konkrétní stavbě, její realizaci či provozu. Posledně uvedené vlivy mohou být až předmětem posouzení EIA (včetně posouzení vlivu na EVL a PO), které je prováděno nad dokumentací k územnímu řízení o umístění stavby (nebo společnému povolení) – ke konkrétnímu záměru. Jedná se zejména o vlivy na podzemní vody, odtokové poměry, záplavová území, prostupnost krajiny, lokální klima, krajinný ráz, kulturní památky, faunu a flóru a lidské zdraví (hluk, vibrace). V této fázi budou k eliminaci nebo minimalizaci případných negativních vlivů uložena konkrétní opatření. **Konkrétní stavby, posouzení EIA ani případná následně uložená kompenzační opatření nejsou předmětem AZÚR, proto k připomínkám podaným z titulu nesouhlasu s posouzením, vyhodnocením a eliminací jejich vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví nemůže být přihlédnuto.** Podrobně viz text vyhodnocení ke společné připomínce Ps 3 a Ps 4.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- **K důvodům podání připomínky k posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce (AZÚR) na životní prostředí, včetně uložených kompenzačních opatření:**

Hlavním úkolem posuzování vlivů koncepcí je identifikace potenciálně významných vlivů na složky životního prostředí. Jinými slovy poskytnutím „zpětné vazby“ pro možnost korigovat návrh koncepce tak, aby zjištěné (předpokládané) negativní vlivy spojené s její realizací byly vyloučeny nebo v maximální možné míře korigovány.

Korekci předpokládaných negativních vlivů koncepce je teoreticky možné provést třemi způsoby – opatřeními koncepčními, prostorovými a projektovými. V tomto případě, kdy je trasa koridoru závazně určena Politikou územního rozvoje ČR (PÚR), přicházejí v úvahu pouze opatření prostorová a projektová. Tato opatření byla zapracována do návrhu 5aZÚR ÚK, zejména do kap. 4.1.2., čl. [69b] textové části výroku, jako úkoly pro územní plánování a využívání území koridoru a čl. [69c] jako kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru. Tato opatření směřují mj. i k eliminaci a minimalizaci vlivů, jejichž uspokojivé řešení podatelé požadují (např. odtokové poměry a průchod povodňových vln, zachování stávajících dopravních vazeb v území, zajištění prostupnosti území, vhodné technické řešení a začlenění dráhy do krajiny s ohledem na krajinný ráz, krajinné a kulturní hodnoty – zejména v ochranném pásmu Národní kulturní památky Říp, minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany a lesních pozemků, minimalizaci vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000 (EVL a PO), lokalit výskytu zvl. chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES).

Kumulativní a synergické vlivy se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Podatelé fakticky zpochybňují existenci nebo podrobnost podkladů pro zhodnocení stávající zátěže, což má za následek nesprávné posouzení a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

K tomu pořizovatel uvádí, že podklady pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou uvedeny v odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“, kapitole 3. V kap. 3.3. „Voda“ jsou jako zdroj dat konkrétně pro záplavová území Q₁₀₀ Labe a Ohře, CHOPAV, ochranná pásma vodních zdrojů a zranitelné oblasti uvedeny územně analytické podklady (ÚAP) Ústeckého kraje aktuální k 08/2022, pro hydrogeologické rajony jsou to data České geologické služby, aktuální k roku 2022. V kap. 3.11. „Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí“, je v odst. „Hluk“ odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>. V odstavci „Hluk“ (str. 93 - 98) jsou samostatně pro silnice a pro železnice publikovány mapy hlukového ukazatele L_{dvn} a hlukového ukazatele L_n. Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090 a 096 tak byla zohledněna. Data z uvedených zdrojů jsou, s odkazem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, pro potřeby ZÚR i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), tedy i SEA, dostatečně podrobná.

Autorizované osoby, které posouzení SEA prováděly, došly k závěru, že koncepce (návrh AZÚR) jako celek nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví ani na předměty ochrany a celistvosti EVL a PO.

Následnou realizací stavby by ale mohlo dojít k trvalým významně negativním vlivům na ZPF, horninové prostředí a v lokálním charakteru na krajinný ráz. Tyto vlivy lze vyloučit nebo minimalizovat opatřeními, která lze realizovat až v dalším stupni

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

územního plánování, zejména v rámci dokumentace k územnímu řízení, jelikož skutečná existence nebo rozsah předpokládaných negativních vlivů se odvíjí od způsobu technického řešení stavby. Proto byla tato opatření stanovena jako úkoly pro územní plánování nebo kritéria pro rozhodování o variantách ve využití území vymezeného koridoru, a následně propsána až do textové části AZÚR, zejména do čl. [69b] a [69c] výroku.

Posouzení SEA k takto zpracovanému návrhu AZÚR potvrdilo MŽP svým souhlasným stanoviskem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaným dne 23.8.2023. **Připomínce Po 6c) proto nebylo vyhověno.**

Ad d)

Podatelé požadují zpracování územní studie (ÚS) pro ORP Roudnice nad Labem jako územně plánovacího podkladu, který by „komplexně řešil vlivy na širší okolí plánované železniční trati, vyhodnotil všechny vlivy a navrhl odpovídající opatření“.

Pořizovatel uvádí, že účelem ÚS je ověřovat možnosti a podmínky změn v území ze dvou zákonem stanovených důvodů. První slouží jako podklad pro pořizování nástrojů územního plánování (PÚR, ZÚR, ÚP, regulační plán – RP) včetně jejich aktualizací a změn, a proto nemusí respektovat podmínky stanovené v účinné územně plánovací dokumentaci (ÚPD). Tato ÚS by měla přinést podněty a argumenty pro další aktualizaci nebo změnu ÚPD. Ve druhém případě pořizování ÚS podmiňuje rozhodování v ploše nebo koridoru, vymezeném v ÚPD. V těchto plochách a koridorech není možné rozhodovat, dokud není ÚS pořizena a pokud nejsou data o ní vložena do evidence územně plánovací činnosti. Řešení prověřovaná v takovéto územní studii musí respektovat podmínky, stanovené v účinné ÚPD. Povinné pořizování ÚS může být uloženo v ÚPD, ale pořizovatel ji může poříditi také z vlastního nebo jiného podnětu. V ZÚR může být uložena povinnost zpracovat ÚS pouze jako podklad pro změnu ve využití území, nikoliv pro rozhodování v území (to lze v ZÚR pouze uloženi povinnosti zpracovat regulační plán – viz § 36 odst. 2 stavebního zákona). Pořizovatelem ÚS může být úřad územního plánování, a to nejen pro území své obce, ale na žádost obce ve svém správním obvodu i pro její území (§ 6 odst. 1 písm. b) a c) stavebního zákona).

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru ŽD1 v Ústeckém kraji. Nic jiného. Trasa koridoru je závazně stanovena čl. (83a) PÚR, navíc koridor mezinárodního významu v ZÚR nelze z pozice krajského úřadu vyhledávat, ale pouze zpřesňovat z PÚR nebo územního rozvojového plánu (podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Sp 1). ÚS jako podklad pro další aktualizaci ZÚR tedy nepřichází v úvahu. Pokud bude 5aZÚR ÚK vydána a nabyde účinnosti, budou obce povinny do svých ÚP převzít a zpřesnit v ní invariantně vymezený koridor - na podkladě podrobnější dokumentace železniční tratě ŽD1, bude-li tou dobou k dispozici. Řešení územních vazeb na převzatý a upřesněný koridor potom bude součástí návrhu ÚP každé obce.

Pořizovatel uzavírá, že na trasu koridoru nemůže mít podatelé požadovaná ÚS, ze své podstaty, žádný vliv. Pokud má být takto zaměřená ÚS pro ORP Roudnice nad Labem pořizena, má smysl až v okamžiku, kdy bude alespoň přibližně známo technické řešení tratě ŽD1. V souladu se stavebním zákonem nemůže být pořizování požadované ÚS uloženo v ZÚR, navíc invariantní koridor ŽD1 bude do ÚP příslušných obcí převzat povinně. Z důvodu potřeby prověření dalších vybraných problémů, které se záměrem ŽD1 souvisejí, může pro celý ORP na základě žádostí příslušných obcí z tohoto ORP, poříditi úřad územního plánování Roudnice nad Labem.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Případné ne/pořízení požadované ÚS s pořizováním 5aZÚR ÚK nesouvisí, proto **přípomínce Po 6 d) nebylo vyhověno.**

Nad rámec připomínky pořizovatel uvádí, že podatelem odkazovaná „ÚS VRT Podřipsko ve Středočeském kraji“ není evidována v evidenci územně plánovací činnosti a podle informací pořizovatele ji v současné době ani žádný úřad územního plánování ve Středočeském kraji nepořizuje. Podatel má pravděpodobně na mysli „Krajinný plán VRT Podřipsko“, který zpracovává soukromý subjekt mimo rámec stavebního zákona.

Ad e)

Předmětem aktualizace Zásad územního rozvoje je pouze vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotná. Technické řešení tratě nelze v tomto okamžiku předjímat. Pro možnost posouzení navrhovaných koridorů v rámci ZÚR (zejména na udržitelný rozvoj území včetně SEA) je však nutné předpokládané tunelové úseky zohlednit (a stanovit je jako úkoly pro územní plánování – viz čl. [69b], odst. 1 písm. c) textové části 5aZÚR ÚK), neboť předpokládaný vliv železniční tratě vedené tunelem nebo v otevřeném terénu na jednotlivé složky životního prostředí (včetně veřejného zdraví) je zásadně odlišný.

Železniční trať bývá vedena tunelem ze dvou důvodů. Jedním jsou technické požadavky, které musí trať splňovat (max. sklon trati, případně min. poloměr směrových oblouků ve vazbě na konfiguraci terénu), druhým jsou požadavky zvláštních zákonů, hájené příslušnými dotčenými orgány. Do druhé skupiny spadá i případná eliminace předpokládaných negativních vlivů stavby a jejího provozu, které není možné vyřešit jiným způsobem.

Úseky koridoru, ve kterých bude železniční trať vedena tunelem, byly uvedeny v návrhu oprávněného investora na aktualizaci ZÚR. Návrh AZÚR s těmito předpokládanými tunelovými úseky byl jako koncepce posouzen podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), a to včetně posouzení NATURA 2000 (EVL a PO). Příslušné autorizované osoby posuzovaly předpokládané vlivy této koncepce na jednotlivé složky životního prostředí i předpokládané kumulativní a synergické vlivy se stávajícími a uvažovanými záměry v území. Dospěly k závěru, že takto předložená koncepce (5aZÚR ÚK) nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě posouzení ale lze předpokládat, že naplnění AZÚR (realizace záměru) bude spojeno s některými významně negativními vlivy. K jejich eliminaci či minimalizaci byly v AZÚR uloženy úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území koridoru (čl. [69b] textové části výroku AZÚR č.5), což potvrdilo MŽP souhlasným stanoviskem k návrhu koncepce 5aZÚR ÚK podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Technické řešení železniční trati a souvisejících staveb, včetně opatření, která by měla případným negativním vlivům stavby bránit, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení a nového posouzení vlivů na životní prostředí – posouzení konkrétního záměru (EIA). Pokud by z posouzení EIA vyplynulo, že negativní vlivy záměru nelze eliminovat jinak než podpovrchovým vedením trati, bylo by věcí oprávněného investora, aby v tomto duchu připravil dokumentaci k územnímu řízení o umístění stavby (nebo společnému povolení). V ostatních případech je rozhodnutí, zda bude trať vedena tunelem či po povrchu, zcela v gesci oprávněného investora. Tak tomu bylo i v Ledčicích, kde investor použil tunelové řešení z důvodu řešení nepříznivé konfigurace terénu.

Jelikož technické řešení stavby není a ze zákona nemůže být předmětem řešení ZÚR (AZÚR), **k připomínce Po 6 e) nelze přihlížet.**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

K odůvodněním připomínek, uváděných podatelí (včetně dalších podání skupiny Po 6) pořizovatel uvádí:

- K „možnosti využití stávající územní rezervy VRT ZR-1 pro návrhový koridor ŽD 1“ a k „nemožnosti zásadní změny v trasování VRT - odklonu od územní rezervy bez zásadních negativních zjištění v trase této územní rezervy“.

Podatelé nesouhlasí s vymezením nového koridoru. Namítají, že stávající koridor územní rezervy byl zapracován do všech územních plánů dotčených obcí, kde také bylo „projekčně provedeno“ napojení významných sídel včetně Ústí n.L. na tuto trať. Obce se plánovanému koridoru přizpůsobily a rozvojové aktivity situovaly mimo tento koridor. Domnívají se, že od „stabilizované trasy koridoru“ se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění podle názoru podatele nejsou. Důvody, prezentované Správou železnic, s.o., považují podatelé za zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT.

Pořizovatel uvádí, že koncepce vysokorychlostních tratí, jíž součástí byla trať, pro kterou byla v roce 2011 v ZÚR ÚK vymezena územní rezerva VRT-ZR1, neuvažovala s propojením vysokorychlostních a konvenčních tratí, ani s žádným terminálem pro osobní dopravu. Tato koncepce předpokládala v prostoru Chabařovic pouze přechodovou stanici, která by umožnila v mimořádných situacích odklon a napojení na konvenční trať.

Ve věci možnosti „odchýlit se od koridoru územní rezervy“ v obecné rovině pořizovatel odkazuje na znění § 23b stavebního zákona, který se územní rezervou zabývá. Dle odst. 1 tohoto paragrafu je územní rezervou „plocha nebo koridor, které jsou vymezené v územně plánovací dokumentaci pro využití, jehož potřebu a plošné nároky je třeba následně prověřit“. Z tohoto principu vycházejí další odstavce. Jedná se o plochu nebo koridor, který nelze využít způsobem, který by později bránil jeho využití pro územně plánovací dokumentací stanovený záměr. Umístit stanovený záměr přímo do územní rezervy ale není možné. Nejdříve musí být územní rezerva prověřena v rámci aktualizace této ÚPD, kdy se teprve definitivně potvrdí její potřebnost a posoudí se vlivy „návrhového koridoru“ na udržitelný rozvoj území, zpravidla včetně posouzení SEA.

Smysl územní rezervy je v tom (a bylo tomu tak i v konkrétním případě VRT-ZR1), že zabrání jinému využití území do doby, než se záměr podaří dostatečně zkonkretizovat. U liniových staveb bývá územní rezerva vymezena i pro více variant koridoru. Dle judikatury se však jedná jen o dočasné opatření. Při aktualizaci ÚPD by měla být územní rezerva buď „překlopena“ do návrhové plochy nebo koridoru, nebo z ÚPD vypuštěna. K tomu např. rozsudek NSS č.j. 2 As 39/2016 – 51 ze dne 4. 8. 2016, dle kterého: „územní rezerva je pouze opatřením dočasným, které budoucí využití nijak nepředjímá. (...) z vymezení území jako územní rezervy nelze dovozovat funkční využití, pro které je území pouze prověřováno. To, že je u předmětného území vyznačen účel výhledu, nezakládá závazné vymezení funkčního užití předmětného území, nýbrž je nezbytnou zákonnou podmínkou pro vymezení určitého území (...)“.

Shora popsany postup odpovídá cílům a úkolům územního plánování, obsaženým v paragrafech 18 a 19 stavebního zákona. Územní plánování je soustavná činnost, která zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje a mj. také prověřuje a posuzuje potřebu změn v území.

Požizovatel uzavírá, že vymezení územní rezervy neznamena, že záměr bude ve výsledku v této územní rezervě i umístěn. Domněnka, že od územní rezervy se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, nemá oporu v právních předpisech.

- K „rozporu postupu pořizovatele s usnesením Zastupitelstva ÚK, kterým rozhodlo o pořízení aktualizace ZÚR ÚK č. 5, a to z důvodu formalistického a povrchního posouzení vlivů územní rezervy VRT- ZR1 na udržitelný rozvoj území (zejména na jednotlivé složky životního prostředí a soustavu NATURA 2000 (EVL a PO), se záměrným zdiskreditováním této varianty. Případný vliv změn v 5aZÚR ÚK nelze v žádném případě označit za nevýznamný“.

Požizovatel s tezí podatele o rozporu postupu pořizovatele s usnesením ZÚK a formalistickém a povrchním posouzením územní rezervy na udržitelný rozvoj území nemůže souhlasit. V průběhu zasedání Zastupitelstva ÚK bylo do usnesení, kterým mělo ZÚK rozhodnout o pořízení aktualizace ZÚR na žádost oprávněného investora, doplněno, že „ZÚK podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT- ZR1 z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu AZÚR ÚK“. Předmětem této AZÚR bylo, v souladu s PÚR ČR - na základě žádosti oprávněného investora vybrat nejvhodnější ze tří jím předložených variant koridoru, což se děje prověřením všech předložených variant v procesu pořizování aktualizace a následným výběrem nejvhodnější z nich. Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. (83a) PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz vyhodnocení společné připomínky Ps 1). Jelikož je ZÚK orgánem, který bude ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhodovat o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh AZÚR zamítne (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona), požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty.

V této věci pořizovatel odkazuje na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 ze dne 21.6.2012: „Krajský úřad v územním plánování v rámci přenesené působnosti vykonává zejména odbornou a administrativní činnost pořizovatele územněplánovací dokumentace a územněplánovacích podkladů. K tomu disponuje kvalifikovaným personálem splňujícím odborné požadavky pro výkon územněplánovací činnosti. Oproti tomu zastupitelstvo kraje v rámci své samostatné působnosti vydává zásady územního rozvoje a schvaluje výstupy jednotlivých etap v průběhu pořizování územněplánovací dokumentace (přiměřeně srov. Hegenbart, M., Sakař, B. a kol. Stavební zákon. Praha: C. H. Beck, 2008. s. 31 – 32); prostřednictvím této působnosti vykonává zastupitelstvo svoji politickou vůli. Aby byl proces pořizování zásad územního rozvoje úspěšný, je tedy nezbytné, aby krajský úřad, jakožto orgán garantující profesionalitu celkového procesu a hájící veřejný zájem, a zastupitelstvo kraje, reprezentující politickou vůli občanů kraje, při pořizování územněplánovací dokumentace vzájemně spolupracovali. Na druhou stranu je však nutné, aby ani jeden z orgánů nepřekračoval

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

zákonem vymezené mantinely svěřené působnosti a nezasahoval do činnosti uložené zákonem orgánu druhému.“ V duchu této citace si zastupitelstvo nechalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. S odkazem na čl. (83a) PÚR však takové dopracování nepřicházelo v úvahu, neboť by s touto PÚR bylo v rozporu.

- **K nutnosti „podrobných geologických průzkumů nových tras pro odborný odhad, že na pravém břehu Labe jsou lepší geologické poměry“:**

K tomu pořizovatel uvádí, že na okamžik (fázi), kdy je vhodné a kdy nezbytné provést geologický průzkum, nelze nahlížet optikou této konkrétní aktualizace ZÚR. V tomto případě jsou v době pořizování aktualizace ZÚR již známy hrubé obrysy stavby. V obecné rovině ZÚR stanovují základní požadavky na uspořádání území celého kraje a vymezují plochy a koridory nadmístního významu (zjednodušeno). Je to jen koncepce. Na stejném principu jako územní plán tak ZÚR obsahují „možnost“, nikoliv „povinnost“ realizace v nich obsažených záměrů. Jinými slovy řečeno, pokud ZÚR vymezí plochu pro průmyslovou zónu nadmístního významu, neznamená to ještě, že bude někdy realizována. Pokud ovšem bude někdo chtít realizovat průmyslovou zónu nadmístního významu, nemůže ji umístit jinam, než stanoví ZÚR. ZÚR vymezují pouze plochy/koridory. V době pořizování ZÚR není známo, zda vůbec, či kde v dané ploše/koridoru bude umístěna stavba, jakého bude stavebního charakteru, jaké požadavky bude mít na zakládání, jaký subjekt ji bude realizovat atp. Pokud by byl geologický průzkum obecně požadován jako podklad pro ZÚR, jednalo by se řádově o desítky průzkumů ve víceméně nahodilých místech. Pro případnou konkrétní stavbu by byly nevyužitelné nebo využitelné jen z části, přitom by je musel někdo v reálném čase objednat, provést a také zaplatit. Z nastíněných důvodů se pro potřeby ZÚR využívají průběžně aktualizovaná data z územně analytických podkladů kraje, včetně dat České geologické služby. Geologický posudek vyžadují právní předpisy až k dokumentaci k územnímu rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, příp. ke společnému povolení (územní + stavební). Konkrétně pro stavby povolované obecnými stavebními úřady geologický průzkum vyžaduje vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, § 18 odst. 1 (zakládání staveb) „*Stavby se musí zakládat způsobem odpovídajícím základovým poměrům zjištěným geologickým průzkumem a musí splňovat požadavky dané normovými hodnotami, nesmí být při tom ohrožena stabilita jiných staveb*“. Pro stavby dráhy, povolované společným povolením podle liniového zákona (zákon č. 416/2009 Sb.) platí vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury. V příloze č. 1 jsou uvedeny podrobné požadavky na dokumentaci stavby. Povinnými údaji souhrnné zprávy jsou mj.

- *„geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod,*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- *výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.“*
- **Ke „znehodnocení připravovaných projektů a plánů obcí i obyvatel v důsledku stavební uzávěry v celé šíři koridoru pro umístění veřejně prospěšné stavby“**

Podatelé namítají, že na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, hřbitov, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity.

K tomu pořizovatel uvádí: Vyjmenované stavby lze realizovat pouze na základě územního plánu (nebo vymezeného zastavěného území, nemá-li obec ÚP). V obecné rovině se při změně územního plánu koridor vymezený v ZÚR zpřesňuje (zužuje) na základě podrobnější dokumentace záměru, je-li k dispozici. Pokud i přesto bude koridor zasahovat do ploch, které byly současným územním plánem vymezeny jako zastavitelné, může být koridor v souladu s metodickým doporučením MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní infrastruktury v územním plánu“, vymezen jako tzv. „průhledný koridor“. V tomto případě se po realizaci stavby železniční tratě a staveb s ní souvisejících, v nezastavěné části koridoru „automaticky obnoví možnost využití ploch podle územního plánu, dočasně překrytých koridorem“. Pokud je koridor vymezen jako „plný“, je třeba po realizaci stavby tratě pořídit pro možnost využití nezastavěné část koridoru změnu územního plánu. Potřeba změny ÚP se pochopitelně netýká staveb a opatření, která lze realizovat podle § 18 odst. 5 stavebního zákona v nezastavěném území.

Pokud by nemožnost využití zastavitelných pozemků byla trvalá a v důsledku změny územního plánu by vlastníkům pozemků určených k zastavění vznikla prokazatelná majetková újma, vztahovala by se na ně ust. § 102 stavebního zákona o náhradách za změnu v území.

Shora uvedené ale není předmětem návrhu 5aZÚR ÚK. ZÚR jsou koncepčním dokumentem, který není pořizován v podrobném měřítku - nad jednotlivými pozemky.

- **K „nekonzistentnímu názvosloví“ (VRT x koridor ŽD1)**

Podatelé uvádějí, že v návrhu AZÚR se v textu ruší VRT a nahrazuje se „rychlým spojením“, přitom v SEA se používá jenom VRT. To považují za známku nedůsledného zpracování a posouzení. Domnívají se, že používání jednotné terminologie je nutným základem.

Pořizovatel samozřejmě s poslední větou bezvýhradně souhlasí. Je však přesvědčen, že tento základní předpoklad byl dodržen. Po formální stránce byl dodržen tím, že ve Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – části A. textové části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je na str. 17 zvýrazněn a zarámován text: „*Pro účely vyhodnocení SEA je z důvodu zvýšení přehlednosti a snazší orientaci v textu pro daný záměr/koridor užívána též zkratka „VRT“, příp. též označení „dráha“.*“

Obdobně postupovalo i MŽP ve svém stanovisku ze dne 18.1.2022 k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivů na životní prostředí, kterým stanovilo další konkrétní požadavky: „Navrhovatel předkládá pro potřeby aktualizace následující tři varianty řešení koridoru vysokorychlostní tratě (dále také „VRT“).

Po věcné stránce je skutečnost taková, že „rychlá spojení“ je označením pro „*provozně - infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu“. Předmětem všech součástí aktualizace ZÚR (návrh, odůvodnění, VV URÚ včetně SEA a naturového hodnocení), je vymezení koridoru pro novostavbu vysokorychlostní tratě jako součásti rychlých spojení. Její označení v návrhu bylo přizpůsobeno jejímu označení v čl. (83a) PÚR ČR (koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1).

Pokud se v některém případě píše o trase VRT z původních ZÚR, je to vždy ve slovním spojení „územní rezerva pro VRT-ZR1“ apod. Podle názoru pořizovatele tak k nejasnostem dojít nemůže.

- K „povrchnímu zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území VVURÚ s poukazem na neřešení možnosti koordinace záměru s vedením VVN Babylon v obci Chodouny, přičemž stejný střet v obci Hrobce – Rohatce není nikde ani zmíněn“.

Pořizovatel uvádí, že v textové části VV URÚ, části A. (SEA), je na str. 108 publikován obr. 67 – výřez z výkresu č. 7. „Srovnávací výkres...“ z grafické části odůvodnění AZÚR. Z tohoto obrázku je zřejmá vzájemná poloha všech 3 variant koridoru ŽD1 a koridoru pro zdvojení stávajícího vedení 400 kV TR Výškov – TR Babylon, označeného E10b.

V textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK, části II. A, na str. 94, je uvedeno odůvodnění úkolu pro územní plánování pro variantu ŽD1 – B „*V součinnosti s vlastníkem přenosové soustavy zajistit na území obce Chodouny územní koordinaci se záměrem dvojitého vedení 400 kV v úseku TR Výškov – hranice ÚK – (TR Babylon), pro který je v ZÚR ÚK vymezen koridor sledovaný jako VPS – E10b(1.A).*“ Pod citací tohoto úkolu je jeho uložení pouze pro variantu ŽD1 – B odůvodněno následovně: „*K prostorové kolizi s koridorem E10b (1.A) dochází u všech variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C. V případě variant ŽD1-A a ŽD1-C dochází k běžnému, a z hlediska prostorové koordinace relativně snadno řešitelnému křížení v kolmém směru, pro který není nezbytné s ohledem na měřítko zásad územního rozvoje explicitně stanovovat úkol pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru. V případě varianty ŽD1-B dochází k poměrně ojedinělému, a z hlediska prostorové koordinace potenciálně obtížně řešitelnému křížení v podélném směru, navíc v území mezi sídly Chodouny a Lounky, tedy území silně prostorově omezeném přiléhající obytnou zástavbou obou sídel.*“

Nejedná se tedy o nezjištění stejného střetu, ale o rozdílnou obtížnost jeho řešení. Pro řešení „křížení v podélním směru“, které je obtížněji řešitelné, bylo zapotřebí uložit úkol pro následující fáze územního plánování. Toto „podélné křížení“ se vyskytuje pouze u varianty ŽD1 – B.

- **K „nesouhlasu s fragmentací krajiny“ koridorem**

K určité fragmentaci krajiny dochází z povahy věci každou nadzemní liniovou stavbou. Míru fragmentace významně ovlivňuje technické řešení stavby. U železniční tratě rozhoduje, zda je vedena po terénu, na náspu, v zářezu, v tunelu, po mostě nebo estakádě. Technické řešení záměru ze zákona není předmětem ZÚR, je však třeba předpokládanou fragmentaci omezit na co nejnižší možnou míru. V daném případě byla s ohledem na minimalizaci fragmentace krajiny navržena již trasa koridorů, předložená oprávněným investorem. Na území Ústeckého kraje je velká část trasy vedena v tunelech (Holý vrch, CHKO České středohoří, Krušné hory) a v dalších částech v souběhu se stávající silniční a/nebo železniční infrastrukturou (souběh s D8 od hranice se Stč. krajem až k Roudnici nad Labem, rozšíření stávající železniční trati

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

č.130 v úseku Ústí nad Labem – Chlumeč). Mimo stávající dopravní koridory se koridor nové vysokorychlostní trati v povrchovém řešení dostává pouze v úseku Roudnice nad Labem – Polepy, a to z důvodu nutnosti propojit (a zřídit sjezdy) levobřežní konvenční trať č. 090 a pravobřežní konvenční trať č. 072.

Na základě prověření koridorů v rámci aktualizace ZÚR byly ve výroku (čl. [69a] a [69b]) i v odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru, které mají primárně za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy realizace stavby na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví, identifikované ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a ve vyhodnocení vlivů na EVL a PO. Tyto úkoly se týkají nejen fragmentace území, ale i zachování stávajících dopravních vazeb v území včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací nebo vytvoření územních podmínek pro zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka.

7. Obdobná podání Po 7 (obce ORP Litoměřice a Roudnice n.L. na pravém břehu Labe; od místa překonání Labe ke Středohorskému tunelu)

K oblasti pravého břehu Labe bylo doručeno 244 obdobných podání s připomínkami, které byly vyhodnoceny společně. Připomínky se vztahovaly konkrétně k územím obcí Polepy včetně částí Encovany, Hrušovany, Okna a Libínky (153 podání), Křešice včetně částí Zahořany, Nučnice a Třeboutice (84), Černěves (4) a Chodouny (3).

Poznámka:

Připomínky [redacted] spadají po věcné stránce do této skupiny podání (Po 7). Jelikož pro své připomínky použili „vzor podání“ z „Podřipska“ (levý břeh Labe – Po 6), obsahující jiné důvody připomínek než obsahují podání skupiny Po 7, byla tato 2 podání zařazena do skupiny Po 6, kde byla také společně vyhodnocena.

Z hlediska obsahové stránky byly uplatněny dva základní typy podání. Naprostá většina - 201 podání, byla prvního typu. Podatelé v nich nesouhlasí s vymezením jakéhokoliv koridoru v daném území, a to zejména s ohledem na kvalitu zemědělské půdy včetně rozsáhlého, historického, ale stále funkčního a udržovaného zavlažovacího (v jiné části odvodňovacího) systému. Tato zemědělská půda specifických vlastností je pro ně zdrojem příjmů i obživy – podnikání v pěstování zeleniny, chmele, brambor, ovoce, chovu včel aj. Mají obavy o ztrátu půdy, spodních vod, o zásadní změnu okolní krajiny, nadměrný hluk, vibrace, světelný smog a o zničení zavlažovacího systému a narušení statiky budov a také o změnu odtokových poměrů a zhoršení povodňové situace při pravidelných záplavách. Podání druhého typu (s drobnými obměnami) podali podnikatelé v oblasti pěstování a zpracování chmele, s poukazem na zákonnou ochranu, specifické vlastnosti a vysokou kvalitu chmele, pěstovaného ve zdejší chmelařské oblasti. Požadují přepracování návrhu AZÚR a návrat k vedení koridoru v územní rezervě VRT- ZR1, na levém břehu Labe.

Individuální body (připomínky nebo jejich důvody) z dalších podání byly pořizovatelem vyselektovány a vypořádané v rámci vyhodnocení této připomínky Po 7.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Podání typu 1

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Pořizovatel: Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Velká Hradební, 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Ústecký kraj
Doručeno: 31.01.2023 13:30
KUUK/020435/2023
listy: 3 přílohy:
Počet listů, sv. příloh:



Připomínky vůči návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 42b odst. 2 a 39 odst. 2 stavebního zákona a dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022

1) Podatel:

Jméno a příjmení

Adresa trv. pobytu

Datum narození:

2) Vymezení území dotčeného koridorem VRT/RS 4

Pozemek v katastrálním území č. parcelní..... ¹⁹⁸

....., v mém vlastnictví

Pozemek v katastrálním území č. parcelní.....

....., v mém vlastnictví

Pozemek v katastrálním území č. parcelní.....

....., v mém vlastnictví

3) Připomínka k variantě: NEPOUHLASÍM S VĚSTAVBOU RYCHLODRAHY

VARIANTY ZD1-A V BLIŽKOSTI NAŠÍ I OKOLNÍCH VESNIC

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

KTĚRÁ ZNEPŘÍJEMNÍ NORMÁLNÍ ŽIVOT JEJICH OBYVATEL, ZOHÁŘÍCH
ZVÍŘAT (PSI JSOU EXTREMNĚ CITLIVÉ NA HLUK) I OSTATNÍ
ŽIVÉ V PŘÍRODĚ. VYHYNOU NĚKTERÉ DRUHY FAUNY I FLORY.
HLUK ZE SERÁDIŠTĚ BUDE NAD LIMITEM, VELKÁ PRAŠNOST,
OTŘESY PŮDY, KTERÉ ZNIČÍ STABILITU NEMOVITOSTÍ,
TY BUDOU BUĎ NEOBYVATELNÉ NEBO NEPRODEJNÉ, COŽ SE
DĚJE UŽ TĚD, KDY MÁME V NAŠÍ BLÍZKOSTI. NYNĚJŠÍ DRAHU
A KOMUNIKACI VEDOUcí Z LITOMĚŘIC DO ŠTĚTÍ. KVŮLI
OTŘESŮM PROJÍZDĚJÍCÍCH VLAKŮ SE MÁ KLEPĚ NA BYTEK, SKLA
I S KLENÍCKY V NĚM, DOKONCĚ MÁME NA JOMĚ PRAKLIANY
NIC NEVYŘEŠILA ANI VÝHĚNA OKEN, HLUK SE NEPŘÍJEMNÝ,
A PŘI TAKOVĚ STAVĚ A MAĚLEDNĚJ PROJÍZDĚNÍ STOVEK,
MOŽNĚ TISÍCŮ VLAKŮ BY BYL NEROVNATELNĚ VĚŠÍ.
HLUK ZE SERÁDIŠTĚ BY BYL NAD LIMITEM. DŮRÁZNĚ
NEsouHLASÍM S VÝSTAVBOU TAKOVĚHO MEGA PROJEKTU.
NEsouHLASÍM ANI S VÝSTAVBOU RYCHLODRAHY VARIANTY ZD1-B,
KTĚRÁ BY ZNIČILA KEMĚDĚLSD PRODUKCI CAMELE,
BRAMBŮR, OBIÍ, ZELENYNY A OSTATNÍCH PLODIN Z DŮVODŮ
ZNIČENÍ OBROVSKĚHO MNOŽSTVÍ ORNĚ PŮDY, KTERÁ
JE V TĚTO OBLASTI VELHI DŮLEŽITÁ PRO OŽIVU
ZDEJŠÍHO OBYVATELSTVA. VÝSTAVBA TAKOVĚHO
PROJEKTU, TUNELŮ, PŘEJEZDŮ, MOSTŮ, PŘEKLADÍŠTĚ
A OBROVSKĚHO MNOŽSTVÍ KOLENÍ BY ZNIČILA PŘÍ
VĚSKĚHO STŘEDOHŮŘÍ, POLABI. VÝSTAVBOU SE
PŘERŮŠÍ PRAMENY S PODNÍ VODY, TAKŽE LIDĚ →

Podpis

Dne

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

ZDE ŽIJI PŘÍPADY O VOZBU VE STUDNÍCH I VODOVODECH
KLESNOU CENY POZEMKŮ A NEHOVITOSTI, KTERÉ BUDOU
NÁSLEDNĚ KVŮLI EXTREMNÍMU HLUKU A OTŘESŮM, KTERÉ
JE MOŽNO POŠKODIT, NEOBYVATELNE A NEPRODEJNÉ.
KŮVÍ SE PRAČNOSTÍ, ZHORŠÍ SE ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.
TO VŠE OVLIVNÍ ŽIVOT A POTŘEBU I ZDRAVÍ A PSYCHIKU
VŠECH ŽIJIČÍCH OBYVATEL V OKOLÍ TAKOVÉTO STAVBY.

NESOUHLASIM ANI S VÝSTAVBOU RYCHLODRAHY VARIANTY
ZD1-C. PŘI STAVBĚ BUDE ZNIČENA ZEMĚDĚLSKÁ
PŮDA, KTERÁ JE PRO TUTO OBLAST VELMI DŮLEŽITÁ PRO
PĚSTOVÁNÍ BRAMBOR, OŘÍČÍ, OHŤELE A DALŠÍCH PLODIN.
ČI SE BUDOU ZDEJŠÍ LIDÉ POTOH ŽIVIT? TO SNAH
NIKOHO NEZAJÍMÁ? VYHYNOU RŮZNÉ DRUHY ŽIVOČIŠNŮ,
ROSTEIN. HLUK Z VLAKŮ JE SLYŠET AŽ 2,5 KM A
ŽNI JAKO VŠTĚELY Z DĚL, NEBUDE ZDE HOŽNE
ŽIT, KDO BY TOHLE ČATEL VE SVĚ BLÍŽKOSTI. TAKOVÉ
MEGA PROJEKTY SE MAJÍ BUDOVAT V NEOBYDLENÝCH
OBLASTECH A NE V BLÍŽKOSTI OBYDLENÝCH VESNÍ,
KDE ZNIČÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ŽIVOT KŘECH ZDE
ŽIJIČÍCH OBYVATEL, ZVĚŘE. EXTREMNI HLUK, PRAČNOST,
OTŘESY UŽ PŘI STAVBĚ A NÁSLEDNĚH PROJEKČENÍ
STOVĚK, SNAH TISÍCŮ VLAKŮ NARUŠÍ STABILITU
NĚHOVITOSTI, NĚH SEJICH ŽŘÍČENÍ, TY SE PAK
STANOU NEOBYVATELNYMI A NEPRODEJNYMI.
NA LIDI SE V TONTO PŘÍPADE VŮBEC NEMYSLELO.
VÝSTAVBA PŘERUŠÍ ŠPODNI VODY A KDYŽ NĚH
VODA NĚH ŽIVOT, VZNIKNE PUSTA KRAJINA.
DŮRAZNĚ NESOUHLASIM ANI S JEDNOU VARIANTOU.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Podání typu 2

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Poživatel: Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu
se sídlem Velká Hradební, 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Ústecký kraj

Doruceno: 31.01.2023 11:31

KUUK/020129/2023

listy: 5 přílohy:

Pocet listu, sv. príloh:



kuukes8c127fe8

Připomínky vůči návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území dle ust. § 42b odst. 2 a 39 odst.2 stavebního zákona a dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022

1) Dotčení práv

Jsme

^{žD1-C}
Koridor VRT/RS 4, vymezený v 5. aZÚR ÚK, vymezen ve variantě C na pozemcích, nebo v těsném sousedství pozemků které jsou v našem vlastnictví, nebo pozemcích jiných vlastníků v katastrálních území Polepy, Encovany a Křešice, které užíváme na základě dlouhodobých platných pachtovních smluv a na kterých provozujeme zemědělskou činnost a to především pěstování chmele. Pro identifikaci přikládáme mapu půdních bloků LPIS.

2) Vymezení území dotčeného připomínkou

Půdní blok v katastrálním území Polepy, č. Půdních bloků v LPIS 8401/27; 8401/23; 8401/22; 8401/21; 8401/10; 8507/16; 8533/2; 8533/1; 8502/6; 8502/2; 8501/14; 8516; 8515/1

Pozemek v katastrálním území Křešice č. Půdních bloků 9303/45; 9303/38; 9303/40; 9303/41; 9303/42; 9303/43; 9303/48

Pozemek v katastrálním území Encovany č. Půdních bloků 9303/43

Chmelová konstrukce je samonosná stavba, která stojí na pozemku jako celek a je po obvodu uchycená v zemi kotvami. Porušíme-li obvod, konstrukce spadne. Pokud se zábor týká třeba 30% půdního bloku, týká se ho tedy celého. Pěstujeme chmel na 67,94 ha chmelových konstrukcí. Z toho se zábor týká minimálně 32 ha, ale pravděpodobněji 38 ha, tedy zhruba poloviny naší výměry, na které, v případě že varianta C bude odsouhlasena, nebudeme moci podnikat.

3) Připomínka

a) Chceme poukázat na zprávu o vyhodnocení vlivů 5. aZÚR ÚK bod 3.8., kde se autor zmiňuje o dědictví UNESCO, na které byla nominována Chmelařská krajina Žatecka. S odvoláním na prohlášení předsedy Svazu pěstitelů chmele ČR Ing. Luboše Hejdy ze dne 24.2.2021(kopii přikládáme) tvrdíme, že chmelařská oblast „Polepská blata“ je stejně kulturním a přírodním dědictvím jako jiné památky srovnatelné a zapsané v seznamu UNESCO. Ze stránek Svazu pěstitelů chmele ČR citujeme:

„Úštěcká oblast nese jméno podle města Ústek. Zahrnuje okresy Litoměřice, Mělník a Česká Lípa. V této oblasti se nachází chmelařská poloha Polepská Blata, kde se produkuje nejlepší chmel, jak ve

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

výnosu, tak v kvalitě. V 18. století zde došlo k odvodnění bývalých mokřin a tím ke vzniku kvalitní půdy pro výsaz chmele. Základem jedinečnosti zdejšího chmele jsou specifické přírodní podmínky.“

Jedná se skutečně o jedinečnou lokalitu, nelze ji tedy „přetnout v půli“ zamýšlenou linií stavbou. Došlo by k nenahraditelné ztrátě cenného regionálního dědictví!

b) Statut chmelařské oblasti „Polepská blata“, je ukotven v zákoně č. 97/1996 Sb. O ochraně chmele konkrétně v §3 odst. 1 a 2. Ve zprávě o vyhodnocování vlivů 5. aZÚR ÚK není o této oblasti jediné zmínka ani v bodu 3.5. Krajina, krajiny ráz přírodní parky, ani v dalších bodech až po 3.9. Zemědělské půda. Jediný moment, kdy autor věnoval v rámci této rozsáhlé, 226 stránkové studie pozornost této oblasti je věta:

„ Obě varianty koridorů“(BaC) „se následně u obce Polepy spojují a jsou vedeny společným úsekem zemědělskou krajinou až k obci Křešice,...“.

Jsme přesvědčení, že autoři studie dopady trasy C hodnotili povrchně a bez znalosti tak důležitých faktů, jako jsou jedinečné kulturně-zemědělské oblasti uvedené v jiných zákonech, než těch běžných. Z tohoto důvodu žádáme o změnu hodnocení varianty C a zahrnutí Polepských blat do Návrhu požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru ŽD1-C z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. Věříme, že následně bude varianta ŽD1-C zamítnuta.

c) Nesouhlasíme se závěrem vyhodnocení vlivů odstavce 3.9. o minimálním záboru půdy. Kvantifikace „minimální“ je přinejmenším sporná, viz výše vymezení území dotčeného připomínkou, ale spíše se nám zdá manipulativní. Není určen technický způsob založení VRT, nelze tedy říci, že zábor bude minimální. Navíc dočasný zábor způsobí rušení celých bloků chmelnic a nemožnost podnikání na celé výměře, opět viz výše.

d) Zamýšlený zábor se týká, v našem případě, v drtivé většině půdy ve vysoké bonitě a s ochranou ZPF I. stupně. Neumíme si představit, že jen tak přesuneme své podnikání jinam. Kde v okolí lze nalézt odpovídající plochu pro výstavbu konstrukcí a výsadbu chmele, vždyť na té již hospodaří jiní zemědělci. Opět se tedy jedná, byť z jiného úhlu, o nenahraditelnou ztrátu.

e) Chmel zpeněžíme na základě dlouhodobých kontraktů s obchodními partnery a již přes dvacet let si budujeme dobré jméno jako spolehlivý dodavatel chmele té nejvyšší kvality z prémiové oblasti Polepských blat. V případě vedení VRT dle trasy C nebudeme schopni dostát svým závazkům. Můžete nám sdělit, jak si máme udržet své jméno spjaté s výlučností této zemědělské lokality?

f) Chmel je trvalou kulturou, která je na stanovišti cca 20 let. Za těch 20 let by činila naše ztráta na výdělku cca 60 mil. Kč. Také pořizovací cena 1 ha chmelové konstrukce a sadby činí cca 1 mil., resp. 32-38 mil. Za zabranou výměru. Celkem hovoříme o cca 105mil. Kč. Jak se hodláte jako pořizovatel stavby VRT postavit k našim případným nárokům.

g) V posledních letech jsme v rámci rozvoje firmy investovali částky v řádu desítek milionů do stavby klimatizovaného skladu, nákupu česacího stroje, dostavěli jsme halu se sušárnou, provádíme pravidelné obnovy traktorového parku v závislosti na obdělávané ploše. Opět připomínáme, že v případě zamýšleného záboru poloviny námi obdělávané půdy se jedná o vyhozené, zmařené investice.

h) Při obdělávání chmelnic zaměstnáváme trvale 15, sezóně až 100 pracovníků. Tato pracovní místa v případě volby trasy C z větší části zaniknou. Připomínáme tedy tímto vliv stavby na růst nezaměstnanosti občanů našeho regionu, a to nejen z důvodu snižování stavů v naší firmě, ale i dalších zemědělců v okolí. Obáváme se, že stavební firmy budou pořizovat spíše agenturní pracovníky a naši občané pracující v zemědělství se zde neuplatní.

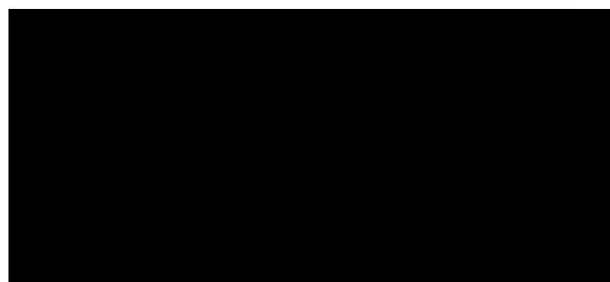
Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

i) Nesouhlasíme s postupem zadání a následně i vypracování zprávy o vyhodnocování vlivů 5. aZÚR ÚK, kde se nepřístupuje ke všem variantám stejně a původní varianta, která byla pro posouzení přiřazena také je popisována jako rušený koridor. Již v minulém roce jsme nesouhlasili s jejím rušením, naopak jsme požadovali, a stále na tom trváme o vedení VRT v původně zamýšleném koridoru. Pokud již autor zprávy hovoří o jedné z variant jako rušené nabízí se myšlenka nakolik tato sématika zasáhla do objektivit posouzení.

j) Vzhledem k výše uvedeným připomínkám navrhujeme celkové přepracování záměru a návrat k původní variantě trasy VRT-ZR1, či k jejímu upravenému návrhu.

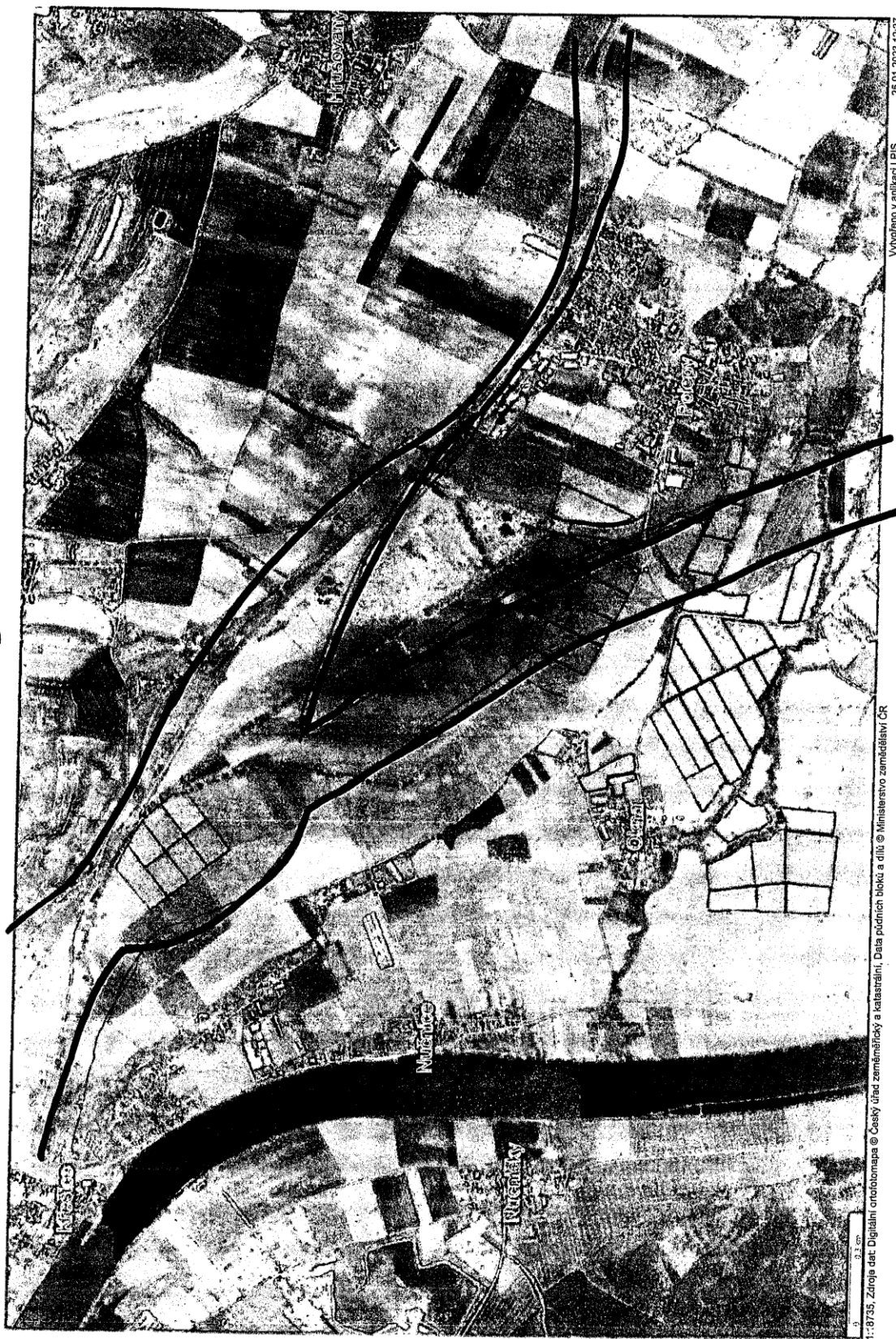
V Polepech dne 28.1.2023



Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

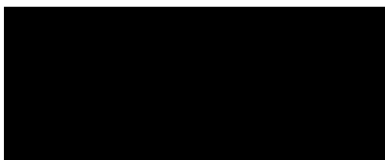
Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

VAR C



Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území



V Žatci dne 24. 2. 2021

Prohlášení k Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice

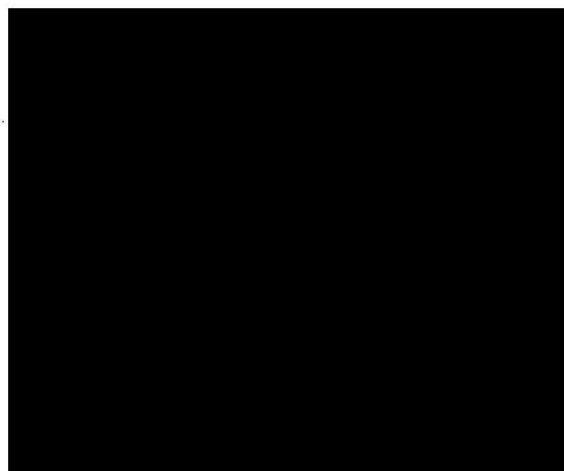
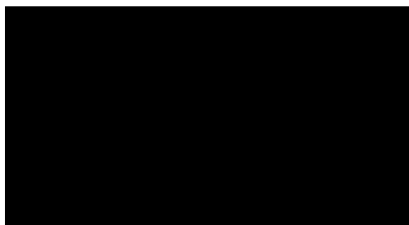
Získali jsme informaci od pěstitelů chmele a starostů z Polabí, že Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila studii proveditelnosti pro novou trasu vysokorychlostní trati Praha – Drážďany.

Nově navržená trasa ignoruje původní před lety stanovený koridor, který odpovídal prověřeným Zásadám územního rozvoje Ústeckého kraje. V dotčeném území (s územními celky, s obyvateli i hospodářskými subjekty) dosud nebyla projednána a zdůvodněna změna ve vedení trati a patrně ani dostatečně zvážen vliv na lidská obydlí, na celkový přírodní ráz krajiny, která bude novou trasou rozdělena, na zemědělskou půdu, na níž je po staletí pěstován jemný aromatický chmel, Žatecký poloraný červeňák, ve světě unikátní odrůda, která je vázaná na danou lokalitu a ceněná pivovary po celém světě.

Na jedné straně usilujeme o zápis chmelařské krajiny do Seznamu světového dědictví UNESCO. ministr kultury ČR podepsal v lednu 2021 nominační dokument pro projekt „ŽATEC A KRAJINA ŽATECKÉHO CHMELE“, a na druhé straně dokážeme stejně cennou oblastí s dlouhodobou historií pěstování chmele bezohledně protáhnout VRT .

Proto si dovoluujeme požádat o citlivé a ohleduplné posouzení trasy vedení vysokorychlostního železničního spojení Praha – Drážďany.

Š pozdravem



Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

LPIS: Informativní výpis z evidence půdy dle uživatelských vztahů

Druh výpisu: **Základní**
 Platnost výpisu k: **28.1.2023**
 MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ

Vyhotovil: [REDACTED]

Evidované údaje o uživateli:

Registrační číslo:	38795
Obchodní jméno:	[REDACTED]
Příjmení a jméno:	[REDACTED]
Adresa:	[REDACTED]
Jednotný identifikátor pro dotace:	[REDACTED]
IČ:	[REDACTED]

Evidované údaje o DPB:

Poř.	Čtverec	Kód DPB	Katastrální území	Kul	Režim EZ 1)	Výměra [ha]	Způsob. vým. [ha]	Vým. DNP (m2) 5)	Stav 2)	Účin. od 3) dle akt. EP	Účinnost od 4)	Účinnost do 5)	Příslušnost k pracovišti
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	740-0990	7503/3	Polepy	R	-	0,58	0,58		Účinný	21.04.2020	21.04.2020		Litoměřice (UL)
2	740-0990	8401/10	Polepy	C	-	1,99	1,99		Účinný	03.11.2016	03.11.2016		Litoměřice (UL)
3	740-0990	8401/21	Polepy	C	-	1,85	1,85		Účinný	11.12.2013	11.12.2013		Litoměřice (UL)
4	740-0990	8401/22	Polepy	C	-	2,50	2,50		Účinný	23.02.2013	02.01.2015		Litoměřice (UL)
5	740-0990	8401/23	Polepy	C	-	1,49	1,49		Účinný	11.12.2013	02.01.2015		Litoměřice (UL)
6	740-0990	8401/25	Polepy	R	-	0,23	0,23		Účinný	11.12.2013	02.01.2015		Litoměřice (UL)
7	740-0990	8401/27	Polepy	C	-	3,01	3,01		Účinný	29.01.2010	02.01.2015		Litoměřice (UL)
8	740-0990	8501/11	Polepy	R	-	0,49	0,49		Účinný	22.03.2022	22.03.2022		Litoměřice (UL)
9	740-0990	8501/14	Polepy	C	-	2,41	2,41		Účinný	27.03.2005	02.01.2015		Litoměřice (UL)
10	740-0990	8501/19	Polepy	C	-	1,52	1,52		Účinný	05.04.2011	02.01.2015		Litoměřice (UL)
11	740-0990	8501/3	Polepy	C	-	1,90	1,90		Účinný	31.12.2003	20.03.2010		Litoměřice (UL)
12	740-0990	8502/2	Polepy	C	-	2,17	2,17		Účinný	09.02.2008	20.03.2010		Litoměřice (UL)
13	740-0990	8502/6	Polepy	C	-	1,95	1,95		Účinný	22.03.2022	22.03.2022		Litoměřice (UL)
14	740-0990	8507/16	Polepy	C	-	2,71	2,71		Účinný	27.03.2020	27.03.2020		Litoměřice (UL)
15	740-0990	8510/4	Okna u Polep	R	-	1,44	1,44		Účinný	18.03.2020	18.03.2020		Litoměřice (UL)
16	740-0990	8510/5	Okna u Polep	R	-	0,49	0,49		Účinný	22.03.2022	22.03.2022		Litoměřice (UL)
17	740-0990	8514/10	Okna u Polep	C	-	1,30	1,30		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
18	740-0990	8514/12	Okna u Polep	C	-	1,54	1,54		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
19	740-0990	8514/15	Okna u Polep	C	-	2,07	2,07		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
20	740-0990	8514/3	Okna u Polep	C	-	1,59	1,59		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
21	740-0990	8514/4	Polepy	C	-	1,01	1,01		Účinný	05.04.2011	02.01.2015		Litoměřice (UL)
22	740-0990	8514/5	Polepy	C	-	1,08	1,08		Účinný	31.12.2003	02.01.2015		Litoměřice (UL)
23	740-0990	8514/6	Okna u Polep	C	-	3,44	3,44		Účinný	10.04.2009	02.01.2015		Litoměřice (UL)
24	740-0990	8514/7	Okna u Polep	C	-	2,63	2,63		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
25	740-0990	8514/9	Okna u Polep	C	-	2,09	2,09		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
26	740-0990	8515/1	Polepy	R	-	2,81	2,81		Účinný	22.03.2022	22.03.2022		Litoměřice (UL)
27	740-0990	8516	Polepy	R	-	1,66	1,66		Účinný	21.04.2020	21.04.2020		Litoměřice (UL)
28	740-0990	8533/1	Polepy	R	-	0,51	0,51		Účinný	22.03.2022	22.03.2022		Litoměřice (UL)
29	740-0990	8533/2	Polepy	C	-	1,69	1,69		Účinný	08.03.2007	02.01.2015		Litoměřice (UL)
30	740-0990	8533/3	Polepy	C	-	1,65	1,65		Účinný	08.03.2007	02.01.2015		Litoměřice (UL)
31	740-0990	8533/4	Polepy	C	-	1,45	1,45		Účinný	08.03.2007	02.01.2015		Litoměřice (UL)
32	740-0990	9303/38	Křešice u Litoměřic	C	-	1,50	1,50		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
33	740-0990	9303/40	Křešice u Litoměřic	C	-	1,46	1,46		Účinný	18.03.2020	18.03.2020		Litoměřice (UL)
34	740-0990	9303/41	Křešice u Litoměřic	C	-	1,37	1,37		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
35	740-0990	9303/42	Křešice u Litoměřic	C	-	1,62	1,62		Účinný	18.03.2020	18.03.2020		Litoměřice (UL)
36	740-0990	9303/43	Křešice u Litoměřic	R	-	1,50	1,50		Účinný	11.02.2020	11.02.2020	09.01.2023	Litoměřice (UL)
37	740-0990	9303/45	Křešice u Litoměřic	C	-	2,12	2,12		Účinný	18.03.2020	18.03.2020		Litoměřice (UL)
38	740-0990	9303/48	Křešice u Litoměřic	C	-	1,63	1,63		Účinný	05.04.2011	28.10.2015		Litoměřice (UL)
39	740-0990	9504/5	Okna u Polep	R	-	2,19	2,19		Účinný	23.04.2021	23.04.2021		Litoměřice (UL)
40	740-0990	9605/27	Okna u Polep	C	-	2,33	2,33		Účinný	22.01.2016	22.01.2016		Litoměřice (UL)
41	740-0990	9605/28	Okna u Polep	C	-	1,68	1,68		Účinný	12.03.2020	12.03.2020		Litoměřice (UL)
42	740-0990	9605/3	Okna u Polep	C	-	3,89	3,89		Účinný	12.03.2020	12.03.2020		Litoměřice (UL)
43	740-0990	9605/37	Okna u Polep	C	-	1,65	1,65		Účinný	17.02.2015	17.02.2015		Litoměřice (UL)
44	740-0990	9605/39	Okna u Polep	C	-	2,44	2,44		Účinný	17.02.2015	17.02.2015		Litoměřice (UL)
45	740-0990	9605/44	Okna u Polep	C	-	1,21	1,21		Účinný	12.03.2020	12.03.2020		Litoměřice (UL)
46	740-0990	9605/45	Okna u Polep	R	-	1,84	1,84		Účinný	22.03.2022	22.03.2022	09.01.2023	Litoměřice (UL)
						81,68	81,68						

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Zkratka druhu zemědělské kultury:

R – standardní orná půda; U – úhor; G – travní porost (na orné půdě); T – trvalý travní porost; V – vinice; C – chmelnice; S – sad; K – školka; J – jiná trvalá kultura; L – zalesněná půda; B – rybník; D – rychle rostoucí dřeviny pěstované ve výmladkových plantážích; O – jiná kultura; M – mimoprodukční plocha

Součet výměr účinných dle kultur a režimů EZ:

Kultura	Výměra celkem	Výměra v EZ	Výměra v PO
standardní orná půda (R)	13,74	0,00	0,00
chmelnice (C)	67,94	0,00	0,00
Celkem:	81,68	0,00	0,00

Výměry jsou ve výpisu uváděny v hektarech

.) EZ - znamená DPB obhospodařovaný v certifikovaném systému ekologického zemědělství; PO znamená DPB obhospodařovaný v přechodném období v rámci systému ekologického zemědělství; pomlčka znamená DPB obhospodařovaný standardním konvenčním způsobem
) rozpracovaný - jde o předběžnou verzi návrhu změny DPB, která ještě nebyla uživatelem odsouhlasena jako konečná verze změny, kterou chce ohlásit; vyřazený z evidence - jde o DPB, u kterého bylo zrušeno užívání tímto uživatelem a nyní jej buď užívá někdo jiný nebo byl zcela vyřazen z evidence
návrh - jde o nově navržený zářez původního DPB nebo zářez nového DPB dosud neužívaného tímto uživatelem anebo návrh změn popisných údajů u původního DPB (kultura, režim EZ); návrh je vždy schválenou verzí, která může být kolizní s jiným účinným DPB
schválený - jde o schválený návrh DPB, který prošel všemi předepsanými audity, ale ještě není účinný tj. nelze na něj žádat o dotace
účinný - jde o DPB, na který mohou být poskytovány dotace
účinný (NZ) - jde o DPB, na který mohou být poskytovány dotace, avšak je k němu podán návrh na změnu (hranic, kultury, režimu EZ) nebo je podán návrh na zrušení užívání tohoto bloku tímto uživatelem
účinný (PZ) - jde o DPB účinný se schváleným (potvrzeným) stavem na zrušení
zrušený - jde o DPB, který byl zrušen z důvodu změny (hranic, kultury, režimu EZ) nebo zrušení užívání. Na takový DPB nemohou být poskytovány dotace
) datum, ke kterému nastávají/nastaly právní účinky provedené aktualizace evidence půdy dle § 3g zákona č. 252/1997 Sb., o zemědělství
) datum účinnosti nové verze DPB vzniklé z důvodu změny klasifikačních, podrobných a jiných údajů vázaných na DPB
) datum, ke kterému bude (byla) ukončena účinnost verze DPB, ať již z důvodu provedené aktualizace evidence půdy dle § 3g zákona č. 252/1997 Sb., o zemědělství, nebo z důvodu změny klasifikačních, podrobných a jiných údajů vázaných na DPB
) DNP - dlouhodobě nezpůsobilá plocha

Tento výpis má informativní charakter a obsahuje údaje platné ke dni 28.1.2023!!

Připomínka Po 7:

- Podatelé nesouhlasí s žádnou variantou ŽD1-A, ŽD1-B ani ŽD1-C, navrženou na pravém břehu Labe.
- Podatelé požadují vedení koridoru ŽD1 ve stávající, případně upravené územní rezervě VRT-ZR1 na levém břehu Labe.
- Podatelé požadují zahrnutí Polepských Blat do návrhu požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru ŽD1-C z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Návrh vyhodnocení připomínky Po 7:

Ad a) a b)

Oprávněný investor, Správa železnic, s.o., v souladu s čl. (83a) PÚR ČR předložil variantní návrh na aktualizaci ZÚR ÚK. V souladu se stavebním zákonem byl krajský úřad jako pořizovatel povinen návrh AZÚR prověřit zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území (URÚ), a to včetně posouzení vlivu této koncepce na životní prostředí (SEA) a naturového posouzení (EVL a PO) a sesouladit ho se stanovisky příslušných dotčených orgánů. Výsledkem tohoto postupu byl závěr, že z hlediska vlivů na životní prostředí a následně i z hlediska udržitelného rozvoje území jsou všechny 3 varianty přípustné. Koridor varianty „C“ je však jediným, který není v kolizi se zájmy, chráněnými Ministerstvem obrany, a proto je jediným možným výsledkem procesu pořizování aktualizace ZÚR v rámci přenesené působnosti.

Každá varianta trasy koridoru, odlišná od návrhu předloženého Správou železnic, s.o., jako oprávněným investorem, je v rozporu s PÚR ČR, a proto nemůže být součástí návrhu aktualizace ZÚR. Toto se týká i trasy koridoru, která by byla vedena dosud stále platným koridorem územní rezervy VRT- ZR1. Od trasy v územní rezervě bylo ustoupeno na základě Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany schválené 22.12.2020 Centrální komisí Ministerstva dopravy. Výsledný návrh systému je orientován na vysokorychlostní dálkovou dopravu sítě Rychlých spojení a zároveň vychází z Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, schváleného usnesením vlády

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

č. 389 z 22.5.2017. Závěry uvedených dokumentů trasa vedená ve stávající územní rezervě nenaplňuje.

O tom, že předmětem aktualizace ZÚR ÚK budou pouze varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo rozhodnuto v PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná. S odkazem na vyhodnocení společné připomínky Ps 1 **nelze v souladu s § 39 odst. 3 stavebního zákona k připomínce a) ani b) ze zákona přihlížet.**

Ad c)

S ohledem na požadavek podatelů a důvody připomínky Po 7 c) pořizovatel předně uvádí, že chmelařskou oblast Úštěcko ani konkrétní chmelařskou polohu Polepská Blata, vůči chmelařské oblasti Žatecko nikterak neupozaďuje. Bod 3.8 vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) „Kulturní dědictví, hmotný majetek“ v podatelci citované části uvádí údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území pro jednu z mnoha složek životního prostředí, ve vztahu k nimž se návrh AZÚR posuzuje. Toto stanoví § 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: „*Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště*“ a specificky upravuje příloha ke stavebnímu zákonu. Na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, transponované jak do zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tak do přílohy stavebního zákona, se hodnotí vztah koncepce mj. k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které je třeba identifikovat. Takto chráněné oblasti nebo krajiny jsou v textu bodu 3.8 SEA (str. 86) vyznačeny tučně (národní kulturní památky, světové dědictví UNESCO, městské, vesnické a archeologické památkové rezervace, vesnické, městské a krajinné památkové zóny). SEA byla zpracována v říjnu 2022. V roce 2021 byla odeslána rozšířená nominace „Žatecka“ k hodnocení do Centra světového dědictví v Paříži, proto SEA nad rámec památek zapsaných v seznamu UNESCO odkazuje na Indikativní seznam památek UNESCO, kde je zapsán kromě Žatce také Terezín.

Teprve v září 2023 byl na Seznam světového dědictví UNESCO zapsán „Žatec a krajina žateckého chmele“. Dle informací Národního památkového ústavu se památka skládá ze dvou částí. „*První je Žatec coby centrum chmelařské oblasti. Představuje množství staveb zaměřených na zpracování chmele a působí zde instituce spojené se světovým obchodem a s výzkumem chmele. Žatec je zapsán v rozsahu historického městského centra (chráněného formou památkové rezervace) a navazujícího dříve průmyslového Pražského předměstí (chráněného formou památkové zóny). Druhou částí je Žatecká chmelařská krajina, kterou tvoří chmelnice okolo vesnic Trnovany a Stekník (chráněného formou vesnické památkové zóny) se stejnojmenným státním zámkem. Obě části společně představují víc než sedm století dlouhou tradici pěstování, zpracování a obchodování s nejnámější odrůdou chmele na světě.*“ První verze nominace (Žatec – město chmele) tak byla na popud výboru pro světové dědictví přepracována a rozšířena o příběh pěstování chmele v okolní krajině. Tato „okolní krajina“ byla vybrána ve spolupráci města a zástupců chmelařů za odborné asistence Národního památkového ústavu a domácích i zahraničních expertů. Jinak řečeno, zástupcem „Žatecké chmelařské krajiny“ ve smyslu světového dědictví UNESCO, jsou chmelnice v okolí dvou vybraných obcí, což je jen nepatrný zlomek chmelnic Chmelařské oblasti Žatecko ve smyslu zákona o ochraně chmele a jeho prováděcí vyhlášky č. 325/2004 Sb.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Skutečnost, že chmelařská oblast Úštěcko produkuje chmel stejné odrůdy i kvality jako chmelnice z okolí Trnovan a Stekníku, neopravňuje posuzovatele SEA k přiřazení chmelařské oblasti Úštěcko, příp. jen Polepských Blat, mezi oblasti se speciální ochranou na mezistátní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni. Oblasti identifikované a vyjmenované v bodu 3.8 SEA mj. spadají pod ochranu dalších dotčených orgánů - hájících veřejné zájmy na úseku ochrany památek.

V území, dotčeném návrhem koridoru ŽD1-C, lze v procesu územního plánování zajistit ochranu chmele a chmelařství jako takového pouze prostřednictvím ochrany ZPF, kulturních a krajinných hodnot, zachováním stávajících odtokových poměrů, místních a účelových komunikací a prostupnosti území. V navazujících postupech podle stavebního zákona lze konkrétně eliminovat nebo minimalizovat zásahy stavby železniční tratě a staveb s ní souvisejících do konstrukcí chmelnic a zavlažovacích/odvodňovacích systémů jako stávajících staveb. Konkrétní řešení je až předmětem územního řízení (příp. společného povolení). V 5aZÚR ÚK jsou za tím účelem stanoveny úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování ve využití koridoru (viz čl. [69b] a [69c] výroku 5aZÚR ÚK); podrobně viz text společné připomínky Ps 3.

Minimalizace předpokládaných negativních vlivů 5aZÚR ÚK na chmelařskou polohu Polepská Blata je ve výroku 5aZÚR ÚK zajištěna stejným způsobem jako na související zelinářskou oblast – prostřednictvím úkolů pro územní plánování a kritérií pro rozhodování ve využití koridoru v čl. [69b] a [69c] textové části výroku 5aZÚR ÚK . Speciální úkoly a kritéria pro jednotlivé dílčí oblasti nelze z povahy věci v rámci ZÚR zohlednit. Požadavku na uložení úkolů a kritérií specificky pro Polepská Blata - **přípomínce Po 7 c), proto nebylo vyhověno.**

K odůvodněním připomínek, uváděných podatelí (včetně dalších podání skupiny Po 7) pořizovatel uvádí:

- [K nesouhlasu se „zničením historicky intenzivně využívané zemědělské půdy vysoké bonity v Polabí a rozporu se zákonem o ochraně ZPF“](#)

Podatelé nesouhlasí s vymezením koridoru na ZPF I. a II. třídy ochrany, jež je zdrojem obživy místních obyvatel, podnikajících v oblasti zemědělství, chmelařství a ovocnářství. Namítají přímý rozpor se základními ustanoveními a principy zákona o ochraně ZPF.

Pořizovatel uvádí, že trasa koridoru ve variantách ŽD1 – A, ŽD1 – B a ŽD1 – C byla navržena a předložena oprávněným investorem k aktualizaci ZÚR ÚK na základě čl. (83a) PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR v přenesené působnosti závazná. K tomu podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

K navržení koridoru ŽD1 oprávněným investorem došlo na základě výsledků tzv. ideové a studijní fáze, která v sobě zahrnovala zpracování různých druhů specificky zaměřených studií. Tyto studie se týkaly jednak vyhledávání vhodných tras a možností budoucího provozu vlaků (tzv. studie proveditelnosti), jednak zvažovaly možnosti budoucího technického řešení samotné trati (tzv. technicko - provozní studie). Výsledky studie proveditelnosti schválilo Ministerstvo dopravy, resp. schválilo dále sledované varianty. Z pohledu územního dopadu prověřovaného záměru ŽD1 je výstupem těchto studií proveditelnosti pruh území (koridor), který je podkladem pro aktualizaci ZÚR. Všechny 3 předložené varianty v jednom úseku procházejí Polabím. Je to způsobeno nutností propojit navrhovaným koridorem ŽD1 do systému Rychlých spojení stávající levobřežní železniční trať 090 a pravobřežní trať 072.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Předmětem 5aZÚR ÚK je potom prověření všech předložených variant koridoru s ohledem na udržitelný rozvoj území (včetně posouzení SEA a NATURA), jeho sesouladění s veřejnými zájmy, chráněnými zvláštními zákony prostřednictvím dotčených orgánů a výběr nejvhodnější varianty trasy koridoru. Za tím účelem byly v rámci SEA detekovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním koncepce (5aZÚR ÚK) významně ovlivněny. Podrobně k posouzení SEA viz text ke společné připomínce Ps 4.

Posouzením a vyhodnocením předpokládaného dopadu koridorů na ZPF se zabývá SEA, dle níž má *„provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby“*. (...) *„Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním (podtrženo pořizovatelem) koridoru ŽD1-C dáno novým zábozem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 130,64 ha. Z toho je 23,32 ha na půdách I. třídy ochrany a 22,34 ha na půdách II. třídy ochrany. Největší zábor z navrhovaných variant je dán tím, že se jedná o nejdější trasu. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu - zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hluku u zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru ŽD1-C z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásmu podél koridoru. Vlivy koridoru ŽD1-C jsou s ohledem na zábor vysoce kvalitních půd (45,66 ha) považovány za přímé, trvalé a významně negativní.“* K tomu pořizovatel uvádí, že stejné vlivy (přímé, trvalé a významně negativní) byly shledány i u variant A a B, což je zřejmé i z tabulek předpokládaných vlivů jednotlivých variant koridoru na ZPF v kap. 6.3. až 6.5. SEA.

V SEA tedy byly (v souladu s právními předpisy) hodnoceny vlivy předpokládané, neboť v době pořizování/aktualizace ZÚR není známo ani přesné umístění, ani technické řešení stavby, pro kterou se v ZÚR vymezuje koridor, ve kterém bude stavba následně dalším postupem podle stavebního zákona umístěna. Konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (včetně ZPF) budou zřejmé až z podrobnější dokumentace záměru. S cílem, aby byly negativní vlivy předpokládané již v SEA vyloučeny nebo zmírněny, byly v kap. 11. SEA navrženy požadavky na jejich minimalizaci. Ty byly prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) propsány až do textové části návrhu 5aZÚR ÚK (výroku i odůvodnění). Minimalizace vlivů na ZPF I. a II. třídy ochrany viz čl. [69b] výroku 5aZÚR ÚK.

Závěrem celkového hodnocení SEA byl výsledek, že všechny tři varianty koridoru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v měřítku zásad územního rozvoje srovnatelné a akceptovatelné. K obdobnému závěru došly i dotčené orgány, hájící veřejné zájmy podle jednotlivých složkových zákonů – až na Ministerstvo obrany. Varianta ŽD1-C jako jediná nekoliduje se zájmy, hájenými Ministerstvem obrany jako dotčeným orgánem na úseku obrany státu, a proto o výběru varianty A ani B nelze uvažovat.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

K podateli namítanému rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu pořizovatel uvádí, že je třeba odlišit zákonnou ochranu zemědělské půdy od konkrétních požadavků na vynětí ze ZPF. Tento zákon stanoví jiné požadavky na zajištění ochrany ZPF při územně plánovací činnosti (mj. pořizování ZÚR nebo ÚP) a při zpracování dokumentace pro umístění záměru (pro územní rozhodnutí/společné povolení).

Podle § 5 zákona jsou pořizovatelé územně plánovací dokumentace (ÚPD) povinni řídit se zásadami plošné ochrany ZPF, uvedenými v § 4 a navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením. Orgány ochrany ZPF potom k územně plánovací dokumentaci uplatňují stanoviska z hlediska ochrany ZPF. Pro ZÚR/AZÚR tedy není třeba vynětí ze ZPF, ale pouze souhlasné stanovisko příslušného orgánu ochrany ZPF.

Podle § 4 zákona o ochraně ZPF je pro nezemědělské účely nutno použít především nezemědělskou půdu (...). V „nezbytném případě“ a za splnění dále stanovených podmínek, je možné odnětí půdy ze ZPF. Za „nezbytný případ“ se považuje zejména neexistence nezemědělských ploch na území obcí, jichž se záměr týká, anebo jedná - li se o veřejně prospěšnou stavbu anebo veřejně prospěšné opatření. Nad to zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Z uvedeného vyplývá, že v určitých (nezbytných) případech je možné v rámci pořizování ÚPD použít pro „vymezení záměru“ i zemědělskou půdu. Koridor ŽD1 kritéria „nezbytného případu“ splňuje. V daném území (Polabí) se nachází téměř výlučně zemědělská půda nebo zastavěná území obcí, kudy ale trať vést nelze. Navíc se jedná o koridor pro veřejně prospěšnou stavbu podle zákona o dráhách i podle stavebního zákona. Aby mohl být koridor navržen i na ZPF I. a II. třídy ochrany, musí veřejný zájem na realizaci záměru výrazně převažovat nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Strategický význam realizace ŽD1 jako součásti Rychlých spojení deklarovala přímo vláda ČR svým usnesením ze dne 22.5.2017 č. 389 o programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, na jehož základě byla povinnost a způsob vymezení koridoru ŽD1 doplněna do PÚR ČR. Obě usnesení vlády (druhým usnesením je schválení aPÚR č.4) jsou pro výkon státní správy v přenesené působnosti, tedy i pro pořizovatele 5aZÚR ÚK, závazná. Koridor ŽD1 není v AZÚR vymezován na základě požadavku investora, obce nebo kraje, ale na základě požadavku PÚR, tedy státu. Konkrétní trasa je vymezována na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy, které je s PÚR v souladu. S odkazem na výše uvedené skutečnosti má pořizovatel za dostatečně průkazné, že veřejný zájem na vymezení koridoru ŽD1 výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Navíc se domnívá, že on sám není zmocněn k případné revizi tohoto závěru, už jen z toho důvodu, že veškerými relevantními důvody a podklady pro vážení těchto konkrétních veřejných zájmů, disponuje vláda, resp. Ministerstva dopravy a životního prostředí. V textové části II.A odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK je tato „převaha jiného veřejného zájmu“ zdůvodněna v kap. 8.1.2. „Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany“. Pokud by přesto převaha veřejného zájmu na vymezení koridoru ŽD1 nebyla průkazná, nevydal by příslušný orgán ochrany ZPF (MŽP) souhlasné stanovisko, případně by požadoval doplnění tohoto průkazu.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Požadavky zákona o ochraně ZPF pro územně plánovací činnost tak byly v rámci pořizování 5aZÚR ÚK (včetně posouzení SEA) splněny. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, vydalo podle § 17 písm. a) zákona o ochraně ZPF k návrhu 5aZÚR ÚK, souhlasné stanovisko č.j.: MZP/2022/710/5141 ze dne 31.1.2023. Souhlas byl odůvodněn skutečností, že „předmětem záměru je liniová dopravní stavba, jejíž realizace je ve veřejném zájmu dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona a s ohledem na poměrně přijatelné rozdíly záborů ZPF u jednotlivých variant (s ohledem na celkový rozsah připravovaného záměru) lze konstatovat, že všechny tři varianty jsou z hlediska ochrany ZPF, za podmínky zohlednění zásad plošné ochrany ZPF dle § 4 zákona o ochraně ZPF, přijatelné. S ohledem na výše uvedené MŽP doporučuje preferovat variantu „ŽD1-A“. K tomu pořizovatel doplňuje, že varianta A je v rozporu se zájmy, hájenými ministerstvem obrany – viz výše.

Při zpracování dokumentace pro umístění záměru se postupuje podle § 7 zákona o ochraně ZPF. Tato dokumentace se zpracovává pouze za předpokladu, že záměr je již vymezen v platných ZÚR, případně i v ÚP. V takovém případě se již varianty dle § 7 odst. 2 nezpracovávají a k návrhu dokumentace není třeba vyjádření orgánu ochrany ZPF z hlediska zásad plošné ochrany ZPF podle § 4 (viz § 7 odst. 4 a 5 zákona ve znění do 31.12.2023; k 1.1.2024 je zrušen). K žádosti o vydání územního rozhodnutí (nebo společného povolení) je třeba doložit souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF. Zemědělskou půdu I. a II. tř. ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF (§ 4 odst. 3). Podle § 9 odst. 5 se při rozhodování o odnětí půdy ze ZPF § 4 odst. 3 nepoužije, jedná-li se o záměr veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury umístěvaný v koridoru vymezeném v platných ZÚR na základě vyhodnocení umístění záměru, odborně stanoveného odhadu výměry zabírané zemědělské půdy a jejího zařazení do tříd ochrany.

Pořizovatel tak uzavírá, že koridor byl vymezen na základě PÚR ČR a v souladu s právními předpisy na úseku ochrany ZPF i stavebním zákonem.

- **K nesouhlasu „chmelařů“ s vyhodnocením SEA, že dojde k „minimálnímu záboru ZPF“.**

Podatelé nesouhlasí se závěrem SEA, bodem 3.9., o minimálním záboru půdy. V oblasti zemědělské krajiny na pravém břehu Labe považují kvantifikaci „minimální“ za spornou až manipulativní, jelikož dosud není určen „technický způsob založení VRT“. Opěrné zařízení pro pěstování chmele („konstrukce“) je samonosné, po obvodu uchycené v zemi kotvami. Poruší-li se obvod, konstrukce spadne. Dočasný zábor půdy tak způsobí rušení celých bloků chmelnic a nemožnost podnikání na celé výměře.

Ke zpochybnovanému záboru ZPF pořizovatel uvádí, že se jedná o kvalifikovaný odhad trvalého záboru, a to vždy pro celou trasu jednotlivých variant koridoru. Již v uváděném bodě 3.9. na str. 89 SEA je popsáno, že „do součtu kvalifikovaného odhadu ZPF byl zahrnut jen trvalý zábor, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládán zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty“.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Výchozí předpoklady a postup (včetně právní úpravy) je podrobně posán v kapitole 8. „Kvalifikovaný odhad záboru půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK. Mimo jiné je zde uvedeno, že kvalifikovaný odhad záboru vychází z předpokladů, že na rostlém terénu bude šířka pláně železničního spodku 14 m. Při vedení tratě v zářezu nebo na náspu bude tato šířka zvětšena o šířku svahů, která je variabilní a v současné době ji nelze přesně stanovit; rámcově ji lze odhadnout na 25 – 40 m. Zároveň je potřeba uvažovat s prostorem pro odvodnění stavby, ochranné pásy izolační zeleně a oplocení, vč. manipulačního prostoru vně stavby dráhy. Vedení trati v zářezu či na náspu tak zvyšuje reálný zábor půdy. Ve vybraných úsecích (zejména v místech křížení s vodním tokem Labe) bude dráha vedena mimoúrovňově – po mostních konstrukcích s proměnným rozpětím. Tady bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění základových pilot a opěr na okrajích mostní konstrukce. Samotný zábor ZPF bude minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný. Tento způsob vedení dráhy snižuje reálný zábor ZPF. Obdobně při vedení trati po estakádě. ZPF bude odňata pouze pro základové patky pilířů. Plocha patky je cca 20 m², vzdálenost mezi nimi cca 25 – 30 m. Vedení dráhy po estakádách není v současné době známo, ale oproti vedení trati na rostlém terénu je reálný zábor ZPF o cca 95% nižší. Ve vybraných úsecích bude dráha vedena raženými tunely. V těchto případech dojde k záboru ZPF pouze v místě tunelových portálů.

Na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultace s oprávněným investorem byla pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF v rámci 5aZÚR ÚK stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby dráhy včetně ostatních součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře násypů, zářezů, příkopů, odvodnění, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby dráhy, na 40 m. V místech uvažovaného vedení dráhy tunelem není zábor ZPF hodnocen.

„Minimální“ předpokládaný zábor ZPF (trvalý) je v textu podatelí uváděné kap. 3.9. SEA spojen výlučně s vedením trati po estakádě, po mostní konstrukci nebo tunelem. V daném případě považuje pořizovatel posuzovatelem SEA uvedenou kvantifikaci záboru ZPF za odpovídající. Skutečný trvalý zábor i dočasný zábor ZPF bude možné vyčíslit až na základě dokumentace pro územní řízení o umístění stavby (nebo pro společné povolení). Teprve při volbě konkrétního umístění stavby v rámci návrhového koridoru a konkrétního technického řešení stavby i způsobu jejího provádění, mohou být zohledněna podatelí uváděná specifika chmelnic, ale i zavlažovacích a odvodňovacích systémů apod.

- **K obavám o nadměrný hluk, prašnost, vibrace s následným ohrožením statiky budov, o změnu odtokových poměrů, pokles spodní vody, narušení vodního hospodářství v krajině (zajišťovaného jednak meliorací původních blat, tak zavlažovacím systémem v částech s písčitou půdou), o změny průběhu povodní v záplavovém území (včetně obavy o přerušení pozemní komunikace Křešice - Zahořany, sloužící k příjezdu složek IZS a evakuaci obyvatel), o riziko půdních sesuvů v oblasti Křešic a Zahořan, riziko související s podatelí uváděnými podzemními chodbami (z okolí Dolních Encovan až do Litoměřic, Terezína, Úštěka atd.).**

Předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení „pruhu území“ o proměnlivé šíři, do kterého se dalšími zpřesňujícími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě včetně souvisejících staveb a opatření. Stavba samotná (ani stavby a opatření s ní související) nejsou předmětem aktualizace ZÚR. Podatelí uváděné předpokládané dopady stavby železniční trati na nemovitosti, podzemní vody, meliorace atp. nemohou

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

být z povahy věci součástí návrhu ani předmětem posuzování při pořizování ZÚR. Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Technické řešení železniční trati a souvisejících staveb, včetně opatření, která by měla případným negativním vlivům stavby a provozu na ní bránit, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení. Podkladem pro zpracování této dokumentace budou mj. geologické a hydrogeologické posudky, aktuální mapy záplavových území a povodňového ohrožení, hydrologické posudky, konkrétní údaje o úrovni hluku z provozu předpokládaných železničních vozidel pro stanovení účinné protihlukové ochrany atp.

Pro vyloučení nebo minimalizaci předpokládaných negativních vlivů na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví, identifikované ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a ve vyhodnocení vlivů na EVL a PO, které nelze řešit v rámci 5aZÚR ÚK, jelikož se budou odvíjet od technického řešení stavby, které je předmětem až další fáze postupu podle stavebního zákona, jsou ve výroku i odůvodnění AZÚR č.5 stanoveny a odůvodněny:

- úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru:
Jedním z takových úkolů je vytvoření územních podmínek např. pro technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů, pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi; minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství a dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území - viz čl. [69b] 5aZÚR ÚK.
- kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru:
Takovými kritérii jsou mj. vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí, minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry - viz čl. [69c] 5aZÚR ÚK.

Podrobně k dopadům stavby a provozu žel. tratě na pozemky, stavby a obyvatele viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 3; podrobně k požadavkům na geologický a hydrogeologický průzkum viz text k odůvodnění připomínky Po 6.

- K dalším důvodům nesouhlasů s návrhem z jiných podání

Podatelé namítají, že existuje varianta „H“ navržená panem Hausenblasem, která zde vůbec nebyla brána v potaz a která je zejména vůči obci Polepy šetrnější.

K tomu pořizovatel uvádí, že varianta „H“ nebyla oprávněným investorem k aktualizaci ZÚR ÚK předložena, byť je mu známa. PÚR ČR ukládá výslovně Ministerstvu dopravy (MD), aby vybralo a předložilo varianty koridoru k aktualizaci ZÚR, neboť podle § 17 kompetenčního zákona odpovídá za tvorbu i uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy. Jen MD je schopno komplexně posoudit, zda varianta vyhovuje veškerým požadavkům, kladeným na vládou schválený, nově budovaný systém Rychlých spojení. Každá jiná varianta, než která je z vůle MD předložena oprávněným investorem, je v rozporu s PÚR ČR a v procesu pořizování aktualizace ZÚR ji tak nelze prověřit. Podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

Podatelé považují za diskriminační, že o záměru (vedení trati po pravém břehu Labe) nebyli informováni s předstihem. Mnozí se sem, se znalostí platné územně plánovací dokumentace, přistěhovali jako do klidné zemědělské oblasti, a teď bude jejich dosavadní způsob života významně negativně ovlivněn a investice zmařeny.

K tomu pořizovatel uvádí, že územní plánování musí mít určitou kontinuitu, ale územně plánovací dokumentace není neměnným dokumentem. Naopak, v souladu s paragrafy

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

18 a 19 stavebního zákona je územní plánování soustavnou a komplexní činností, směřující k účelnému využití a prostorovému uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje, prověřuje a posuzuje potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání. Územně plánovací činnost obecně probíhá na několika úrovních (stát - PÚR, kraj – ZÚR, obec – ÚP), vždy postupně v podrobnějším měřítku. Vyšší úroveň je pro tu nižší vždy závazná. V daném případě vláda v roce 2017 rozhodla o nové koncepci rychlých železničních spojení a potřebné železniční koridory následně zakotvila v PÚR ČR. Na základě úkolu z PÚR rozhodlo Ministerstvo dopravy, který koridor bude dále sledován. Koridory pro tyto veřejně prospěšné stavby z PÚR musí být podle stavebního zákona povinně upřesněny a zapracovány do územně plánovacích dokumentací nižších stupňů, tedy ZÚR a ÚP. Tato povinnost neplatí absolutně. Platí jen potud, pokud se v procesu pořizování aktualizace příslušné ÚPD (ZÚR nebo ÚP) neprokáže, že záměr je z veřejnoprávních důvodů nerealizovatelný (zjednodušeně).

Pořizovatel uznává, že tento relativně rychlý postup vymezení nového železničního koridoru není v našich podmínkách běžný, ale se stavebním zákonem i právními předpisy z jeho okolí je souladný.

Podatelé považují za nevhodné pořízení 5aZÚR ÚK zkráceným postupem, neboť „zkrácené řízení kráčí na právech kraj, který má chránit obyvatele a jejich životní prostředí“.

K tomu pořizovatel předně připomíná, že ZÚR/AZÚR se pořizují v přenesené působnosti, ale zastupitelstvo je vydává v působnosti samostatné. Tímto způsobem se stavební zákon snaží zajistit krajům v oblasti územního plánování právo na samosprávu.

Při pořizování AZÚR zkráceným postupem pořizování podle paragrafů 42a a 42b stavebního zákona dochází pouze k tomu, že se k návrhu AZÚR a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) nekoná samostatné (neveřejné) jednání pořizovatele s dotčenými orgány, sousedními kraji a Ministerstvem pro místní rozvoj, ke kterému může veřejnost pouze zaslat písemné připomínky, ale toto jednání je sloučeno až s veřejným projednáním, kterého se účastní i veřejnost. Pokud je návrh aktualizace zpracován ve variantách, liší se oba postupy pořizování tím, že v „nezkráceném“ postupu jsou předmětem společného jednání všechny varianty, poté krajské zastupitelstvo rozhodne o nevhodnější variantě (podle § 38 odst. 2 stavebního zákona je při jejím výběru vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů), a předmětem veřejného projednání už je jen vybraná varianta. Ve zkráceném postupu pořizování se koná veřejné projednání nad návrhem se všemi variantami. Proto se i veřejnost vyjadřuje ke všem variantám. O vybrané variantě rozhoduje zastupitelstvo současně se schválením návrhu AZÚR. Podle § 42b odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo při výběru nevhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů, případně výsledky řešení rozporů mezi jejich stanovisky.

Výsledné schválení (vydání) návrhu AZÚR v obou případech (zkráceným i nezkráceným postupem) krajské zastupitelstvo vykonává z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona). Zastupitelstvo tak může rozhodnout, zda schválí výběr nevhodnější varianty, či zda celý návrh AZÚR zamítne.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

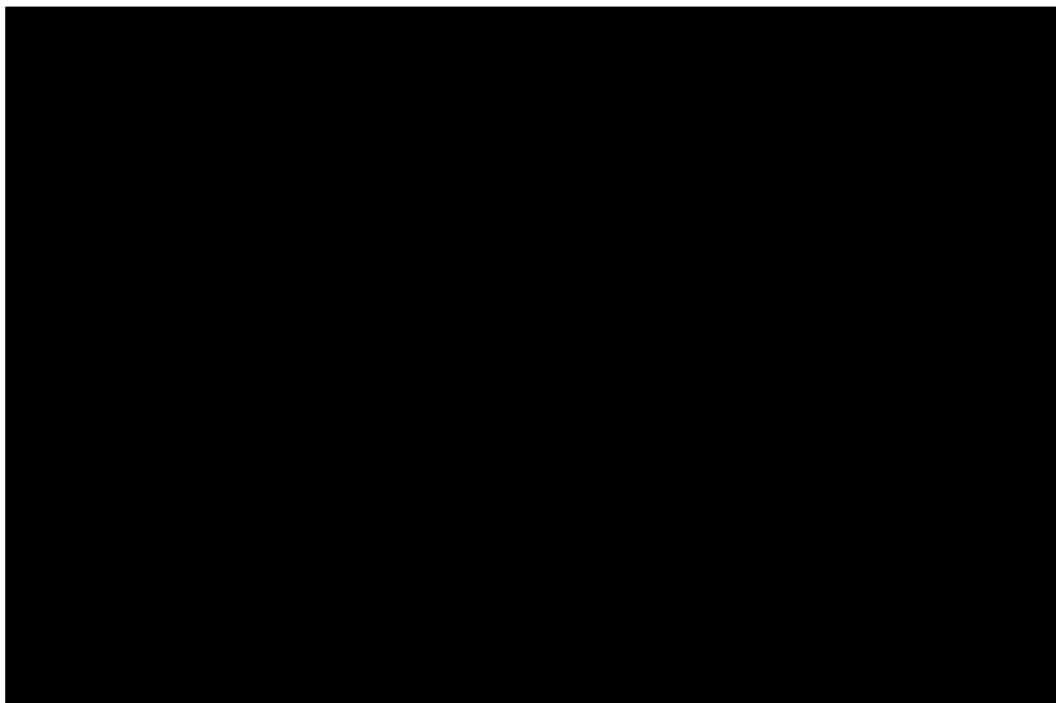
Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Ze shora popsaných důvodů je pořizovatel přesvědčen, že právo kraje na samosprávu není zkráceným postupem pořizování dotčeno.

8. Obdobná podání Po 8 (obce ORP Litoměřice a Roudnice n.L. na obou březích Labe; od hranic se Středočeským krajem ke Středohorskému tunelu)

Jedná se o podání zapsaného spolku rozVRTaná krajina se sídlem v Chodounech, zastoupeného advokátní kanceláří, a dalších 9 podání, která obsahují shodnou připomínku i věcně shodné body odůvodnění. Liší se jen počtem a pořadím převzatých bodů odůvodnění. Body odůvodnění, které jsou dalšími podateli uplatněny oproti podání zapsaného spolku navíc, byly pořizovatelem vyselektovány a vypořádány v rámci vyhodnocení této připomínky Po 8.

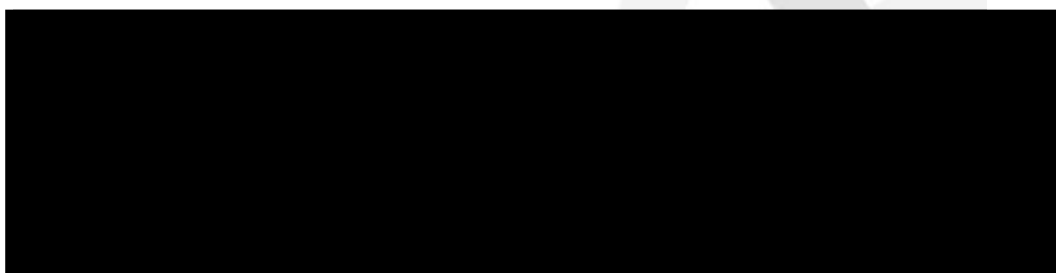
Zapsaný spolek rozVRTaná krajina sdružuje 11 obcí a jejich občanů (Trnovany, Křešice, Žitenice, Hrobce, Chodouny, Židovice, Polepy, Travčice, Libotenice, Kleneč a Černěves), ale není zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona.



Připomínky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5. AZUR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.AZUR ÚK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).

Přílohy:

- *plná moc advokáta*
- *dále dle textu*



Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

I. Připomínky

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚ ÚK“), jako příslušný orgán územního plánování dle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, oznámil v souladu s § 39 odst. 1 ve spojení s § 42b odst. 2 a podle § 22 odst. 1 stavebního zákona a § 37 odst. 5 ve spojení s § 42b odst. 3 stavebního zákona, že se k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5. AZUR“) a vyhodnocení vlivů 5. AZUR na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURU“) pořizované zkráceným postupem dle § 42a odst. 1 stavebního zákona koná veřejné projednání.

Předmětem návrhu 5. AZUR, který je pořizován na základě návrhu oprávněného investora, Správy železnic, s. o., Praha, zkráceným postupem dle § 42a odst. 1 stavebního zákona, je vymezení koridoru pro železniční dráhu v úseku (Praha-) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (- Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS) a zrušení koridoru územní rezervy VRT - ZR1. Návrh je zpracován ve třech návrhových variantách koridoru ŽD1-A („Mrchový kopec“), ŽD1-B („Holý vrch“) a ŽD1-C („Pod Bulfem“).

Výše uvedený podatel sdružuje jedenáct obcí a jejich občanů, kteří budou nově navrhovaným řešením zásadním způsobem negativně dotčeni. Konkrétně se jedná o obce a občany obcí Trnovany, Křešice, Žitenice, Hrobce, Chodouny, Židovice, Polepy, Travčice, Libotenice, Kleneč a Čeměves.

Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5. AZUR“) ani v jedné z jeho návrhových variant a vyhodnocení vlivů 5. AZUR na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURU“) a požaduje jeho zrušení.

Stávající koridor VRT-ZR1 definovaný v aktuálním platném znění ZUR Ústeckého kraje je vymezen v šířce 600 m s parametry pro rychlosti 350 km/h a je zpracován do všech souvisejících územních plánů dotčených obcí. V rámci řešení na úrovni územního plánování je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať.

Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadnímu negativnímu zjištění vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT. Návrh v tomto ohledu není objektivně zdůvodněn.

Aktuální návrh 5. AZUR oprávněného investora Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Tvrzenou změnu koncepce VRT na tzv. rychlé spojení s širší obsluhou regionů a zastávkou v centru Ústí n. L. lze řešit pohodlně napojením Ústí n.L. periferním terminálem, viz plánované terminály Nehvizdy či Roudnice n. L., Brno nehledě na skutečnost, že ani město Ústí nad Labem není na změnu vedení středem zástavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.).

Také požadavek, že VRT má na Litoměřicku a Ústecku nově sloužit také nákladní dopravě, lze řešit např. napojením nákladů na koridor VRT v průmyslové oblasti Mělník – Štětí. Tvrzený odborný odhad lepších geologických poměrů na pravém břehu Labe je spekulativní tvrzení, bez podrobných geologických průzkumů nových tras. Tvrzení, že dosud sledovaný koridor nesplňuje časové požadavky definované Vládou ČR, není pravdivé. Stávající koridor Praha – Drážďany je rychlejší (s možností využití vysokých rychlostí a lepší možnosti modernizace v dalších desetiletích), závazky vůči EU se odvozují právě od spojení Prahy s Drážďany.

Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla prioritou "komfortní obsluha ÚnL" ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu.

Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru ÚnL nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v ÚnL. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením.

Z důvodu níže uvedených proto výše uvedený podatel podává v souladu s § 39 odst. 2 své připomínky.

II.

Vymezení dotčeného území

Ústecký kraj – připomínky podatele se týkají veškerých ploch a koridorů, které jsou vymezeny v návrhu 5. AZUR.

III.

Připomínky

1. Připomínka k variantě A

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě A. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5.AZUR.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

2. Připomínka k variantě B

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě B. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5.AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

3. Připomínka k variantě C

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě C. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5.AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

IV.

Odůvodnění připomínek

Odůvodnění připomínek podatele k návrhu 5. AZUR je jednotné pro všechny tři připomínky – platí pro všechny tři návrhové varianty koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1).

A. Obecně k návrhu 5.AZUR:

1. Rozpor s Politikou územního rozvoje v platném znění, nesplnění úkolů z PÚR ČR, v platném znění

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR), ve znění aktualizace č. 4, v bodu 83a stanoví koridor ŽD 1, jako spojnicí bodů RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha. Tato nadřazená dokumentace tedy nevyžaduje přímé napojení centra města Ústí nad Labem na koridor VRT. Jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady PÚR stanoví cit. „*Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu.*“

Důvodem vymezení je cit. „*Důvody vymezení:*

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru.“

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Úkolem pro územní plánování cit: „Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. (zvýrazněno podatelem).

Podatel namítá, že návrh 5. AZUR neplní úkol daného PUR, v platném znění.

1.1. Vnitřní rozpor a zmatečnost klíčových pojmů VRT a RS, změna koncepce

Podatel namítá vnitřní rozpor a zmatečnost v definování klíčových pojmů vysokorychlostní železnice (VRT) a rychlá spojení (RS). V návrhu 5. AZUR se v textové části výroku všude ruší pojem "VRT" a nahrazuje se pojmem „rychlé spojení“; zatímco ve VVURÚ a SEA se používá pouze pojem "VRT".

Zákon o drahách 266/1994 Sb. definuje v § 3 a § 3a kategorie železničních drah. Dokumentace návrhu 5. AZUR však používá termín "Rychlé spojení", které je odborným termínem definovaným Ministerstvem dopravy bez řádného právního ukotvení.

Srovnání termínů:

Definice vysokorychlostní dráhy (dále jen VRT) dle §3a zákona o drahách 266/1994 Sb.:

„Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu je dráha konvenční.“

Definice Rychlého spojení dle dokumentu Ministerstva dopravy „Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR“ schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017:

“Rychlá spojení (RS):

provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu”

(Poznámka podatele - VRT je tedy pouhou podmnožinou RS).

Dokumentace návrhu 5.AZUR v Odůvodnění, kap.II.A v bodě 1.1.4 Koridory a plochy dopravní infrastruktury uvádí, že cit:

„Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:

5aZÚR ÚK stanovený úkol pro územní plánování splňuje. V rámci 5aZÚR ÚK je zpřesněn koridor ŽD1 a vymezen koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).”

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Dochází tak k vnitřnímu rozporu a právně nejasným a nejednoznačným výroková v předkládaných dokumentech. 5.AZUR neurčuje jasně, které části navrhované železniční dráhy jsou kategorie vysokorychlostní, které konvenční a jiné.

A především, nelze průkazně doložit, že "systém rychlých spojení RS" splňuje nároky na "vysokorychlostní železniční dopravu", jak požaduje článek 83a PUR v platném znění.

Výsledkem předkládaného návrhu je zjevně trať, která nebude splňovat přísnější podmínky VRT, a naopak se jedná o vznik další konvenční trati.

To je zjevné z toho, že:

- návrh ruší nejpřímější spojení v podobě VRT-ZR1 s návrhovými rychlostmi 350 Km/hod
- návrh předpokládá „zatažení“ trati do centra Ústí nad Labem, spolu se zastávkami v Litoměřicích a Roudnici
- trasa rychlého spojení je koncipována pro kombinovanou dopravu osobní i nákladní

Aktualizace mění koncepci z vysokorychlostní trati na RS – rychlé spojení. Tato změna koncepce je zdůvodněna obsluhou kraje, ovšem odporuje původní koncepci přímého evropského spojení a zásadně znevýhodňuje myšlenku nízkoemisní dopravy pro budoucnost, včetně možnosti její budoucí modernizace. Zastupitelstvo Ústeckého kraje zpracovatelé uložilo porovnání s původním koridorem rezervy v ZÚR. Porovnání je ovlivněno změnou koncepce dodatečným přidáním nákladní dopravy do zadání což matematickým hodnocením pomocí +0 nelze férově postihnout

Podle názoru podatele není plněn cíl PUR a požadavky EU. Výše uvedené prokazuje i text na str. 17 SEA "Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C."

1.2. Rozpor s TEN-T

Článek 83a PUR obsahuje také přímý odkaz na TEN-T, který je součástí "NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU". Cit z čl. 83a PUR, v platném znění:

„Důvody vymezení:

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha–Lovosice/Litoměřice jako součást TEN-T.“ (zvýrazněno podatelem).

Nařízení v oddíle 1, článek 11 odstavec 2 písmeno a) přímo definuje pojem "vysokorychlostní železniční doprava" takto:

„... železniční trať pro vysokorychlostní železniční dopravu, a to:

- i) zvláště postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;*
- ii) zvláště modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h;*
- iii) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie mimo jiné zahrnuje spojovací tratě mezi*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

vysokorychlostní a konvenční sítě, tratě vedoucí stanicemi, přístupy do terminálů, depa atd., kde „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí.“ (zvýrazněno podatelem).

Podatel namítá, že ani jedna z návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C není schopna splnit požadavek i) z výše uvedené definice. Pouze stávající koridor VRT-ZR1, který návrh 5. aktualizace ZÚR ruší, splňuje všechny požadavky pro vysokorychlostní železniční dopravu.

1.3. Absence rozhodnutí Ministerstva dopravy

Není vůbec jasné, zda došlo k řádnému výběru návrhových variant ze strany Ministerstva dopravy ČR. Že takto uvedené zadání je nezákonné a věcně nesprávné, uvádí podatel v připomínce č. 2. Nicméně, podatel v tomto bodě namítá, že neexistuje žádné hmotné rozhodnutí o výběru návrhových variant koridoru, stejně jako rozhodnutí o zrušení koridoru, který je stávajícími platnými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a územními plány obcí sledován jako územní rezerva a je v území dlouhodobě stabilizován. Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem platných ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Aktuální návrh Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Studii proveditelnosti datovanou 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku. Podle PUR v platném znění měl být koridor VRT vymezen na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy. Ministerstvo dopravy však žádným kvalifikovaným rozhodnutím nevybralo žádné varianty koridoru.

Podkladová studie nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány. Neexistují žádné přesvědčivé podkladové studie o větší výhodnosti (ať již z pohledu dopravního, ekonomického, environmentálního nebo stavebně technického) jiného než dosud sledovaného koridoru.

Zpracovatel se opírá o předcházející studie. Zatímco v předešlých studiích (např. Územně technická studie Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. h. SRN od Sudop dle zadání SŽDC, 6/2015), ze které významně čerpala i Studie proveditelnosti, vyšla platná varianta jako velmi dobrá, ve Studii proveditelnosti (2020), na kterou se odkazuje také Ministerstvo dopravy, byla ponechána jen pro porovnání. Ani v této studii tak nebyla plně prověřena. Nesplňovala nově stanovené priority nákladní dopravy a přímého napojení centra Ústí nad Labem. Tyto veřejně nové priority jsou v rozporu s platnými dokumenty (vč. PUR), není veřejný záznam o jejich stanovení a nedošlo k jejich posouzení vůči ostatním prioritám, které zmiňujeme (TEN-T, minimalizace negativních dopadů atd.).

2. Absence Územního rozvojového plánu

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Od 1. 1. 2021 je v účinnosti novela stavebního zákona, která zavádí nový nástroj územního plánování – územní rozvojový plán (viz ustanovení § 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“).

ÚRP je dle záměru zákonodárce mezistupněm mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má ÚRP obsahovat cit: *„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 závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území. Koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha-) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (- Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS), který je předmětem 5. AZUR, je bezpochyby koridorem mezinárodního a republikového významu (viz § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, v platném znění). Podle tohoto ustanovení plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je plocha, která cit: *„svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů“*.

Systém VRT má být 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.

Koridor VRT má tedy být vymezen v ÚRP. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů. Tato připomínka v zásadě logicky přímo souvisí s připomínkou č. 1 výše.

Důsledkem vynechání ÚRP jako celorepublikového územně plánovacího nástroje je pak absence celostního posouzení VRT jako celku. K této připomínce viz níže. Na úrovni obou krajů, tj. Ústeckého kraje a Středočeského kraje, je posouzena izolovaně vždy jen příslušná část koridoru, bez posouzení přesahující daný kraj. S tím souvisí i absence posouzení terminálu Roudnice. Terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj.

Podatel zdůrazňuje judikaturu správních soudů, která akcentovala právě hierarchickou posloupnost jednotlivých územně plánovacích dokumentací. Např. podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 41/2021-46 cit: *„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.“*

3. Nezákonný a věcně nesprávný výběr variant, varianta rušené územní rezervy

Podatel s odkazem na připomínku č. 1 a 2 namítá, že výběr koridoru má být proveden v transparentní a přezkoumatelném procesu pořizování ÚRP, nikoliv mimoprocesním výběrem Ministerstva dopravy či snad jeho podřízené organizace SŽ, která je v případě návrhu 5. AZUR tzv. oprávněným investorem. Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

Z návrhu 5. AZUR pak zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5.AZUR.

Z veřejného projednání vyplynulo, že zpracovatelé nebyli na místě kritických střetů se zástavbou a prvky ÚSES, měřítko ZÚR je pro zpracovatele pouze čarou v mapě. Střety s prvky ÚSES a vliv na obyvatele má být podle vyjádření zpracovatele řešen nesnadno pomocí technických a projektových opatření. **Základní opatření k eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými přírodními celky, opatření urbanistická, v návrhu 5.AZUR nejsou využita.** Urbanistická opatření využíval nesrovnatelně lépe původní koridor územní rezervy VRT-ZR1 v platných ZÚR.

U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta má 100 %, zelená 95 %, červená o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele **absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu.** Přitom takové počínání investora je zcela nezodpovědné - čas investora evidentně tlačí jak z hlediska mezinárodní koordinace, tak zjevně z hlediska financí - viz zmínovaná vazba na možnost půjčky z EU!).

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5.AZUR je tak stíženo zásadním deficitem.

Podatel namítá, že v návrhu absentuje jak zdůvodnění potřebnosti a samotné posouzení vhodnosti konkrétních návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C, tak posouzení důvodu pro zrušení dosavadního stabilizovaného koridoru územní rezervy ZR 1.

Jak výše uvedeno, požadavky definované PUR České republiky a nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013, kde je vysokorychlostní trať definována v oddíle 1. čl. 11 odst. 2 a) i) jako: „zvláště postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;“. Z hlediska těchto nároků EU na technickou infrastrukturu lze konstatovat, že návrhové koridory 5. AZUR tyto požadavky nesplňují.

Stávající koridor VRT-ZR1 definovaný v aktuálním platném znění ZÚR Ústeckého kraje je vymezen v šířce 600 m s parametry pro rychlosti 350 km/h a je zapracován do všech souvisejících územních plánů dotčených obcí. V rámci řešení na úrovni územního plánování je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT. Návrh v tomto ohledu není objektivně zdůvodněn.

Aktuální návrh 5. AZUR oprávněného investora Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Tvrzenou změnu koncepce VRT na tzv. rychlé spojení s širší obsluhou regionů a zastávkou v centru Ústí n. L. lze řešit pohodlně napojením Ústí n.L. periferním terminálem, viz plánované terminály Nehvizdy či Roudnice n. L., Brno nehledě na skutečnost, že ani město Ústí nad Labem není na změnu vedení středem zástavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.).

Také požadavek, že VRT má na Litoměřicku a Ústecku nově sloužit také nákladní dopravě, lze řešit např. napojením nákladů na koridor VRT v průmyslové oblasti Mělník – Štětí. Tvrzený odborný odhad lepších geologických poměrů na pravém břehu Labe je spekulativní tvrzení, bez podrobných geologických průzkumů nových tras. Tvrzení, že dosud sledovaný koridor nesplňuje časové požadavky definované Vládou ČR, není pravdivé. Stávající koridor Praha – Drážďany je rychlejší (s možností využití vysokých rychlostí a lepší možnosti modernizace v dalších desetiletích), závazky vůči EU se odvozují právě od spojení Prahy s Drážďany.

Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla prioritou "komfortní obsluha ÚnL" ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu.

Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru ÚnL nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v ÚnL. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. V mnoha studiích dokonce ani neuvažovali o rychlosti tohoto přímého spojení jako o možnosti. V rámci RS má jít především o krajská města. Napojení (jakékoli, natož komfortní) menších měst by nemělo být prioritou pro výběr trasy pro VRT (Litoměřice), a mělo by být uvažováno nad celým regionem (Lovosice, Teplice,...).

Vyhledávací studie, která je podkladem pro aktuální návrh Správy železnic, nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány. **Neexistují žádné přesvědčivé podkladové studie o větší výhodnosti (ať již z pohledu dopravního, ekonomického,**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

environmentálního nebo stavebně technického) jiného než dosud sledovaného koridoru s minimálními úpravami například z důvodu napojení Ústí nad Labem. Ani návrh 5. AZUR v tomto směru nic nového a přesvědčivého nepřináší.

Je zcela patrné, že nová trasa bude mít negativní (místy i pozitivní) vliv na hmotné statky – ceny nemovitostí (pozemků i obydlí), dojde k demolicím, trasy prochází přímo obydleným územím.

Porovnání všech tří návrhových variant a varianty rušené územní rezervy je nutné dopracovat tak, aby mohl být ze strany pořizovatele doporučen a ze strany zastupitelstva Ústeckého kraje proveden objektivní výběr nejvhodnější varianty záměru.

Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, zda je záměr vymezen nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Bez posouzení jednotlivých existujících možných variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a že je potřebný, reálný, účelný a proveditelný ve smyslu dle požadavků usnesení Ústavního soudu čj. Pl. US 5/10 ze dne 2. 11. 2010.

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být územně plánovací dokumentace podrobena posouzení vlivů na životní prostředí, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlednutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánů“.

Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin). Podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle odstavce 1 významný vliv podle § 45h odst. 1 nevyloučí, musí být daná koncepce předmětem posouzení podle tohoto ustanovení a zvláštních právních předpisů. Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na takové území, musí předkladatel zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je negativní vliv na území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 8 Ao 2/2010-644, publikované ve sbírce rozhodnutí NSS pod č.9/2010 cit.: „II. Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na evropsky významnou lokalitu, musí předkladatel zpracovat varianty řešení.“

V rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 8 Ao 2/2010-644, též cit. „III. Zásady územního rozvoje zpravidla představují v rámci územního plánování moment, kdy lze efektivně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru na životní prostředí“.

Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007 – 210 NSS judikuje, že „Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí“

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetmější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný. (zvýrazněno podatelem).

Podle již citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526 izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.

Ve vztahu k Politice územního rozvoje pak NSS v rozsudku čj. 9 Ao 3/2009 – 75 zaujal toto stanovisko cit: „Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.“

Ústavní soud ve svém usnesení čj. Pl.ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování." Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.“

4. Rozpor s nařízením TEN-T

V rámci dokumentace k návrhu 5. AZUR není žádným způsobem vyhodnoceno "NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU", které by mělo být nedílnou součástí dokumentace dle požadavků vyhlášky č. 500/2006 příloha č. 4 oddíl II. odstavec 1. a) "vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů,"

Nařízení TEN-T je právně závazné, bez nutnosti transpozice do právního řádu ČR. Podatel je přesvědčen, že součástí návrhu 5. AZUR musí být posouzení souladu s nařízením TEN-T.

Podatel dále namítá, že navrhované koridory ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C jsou vedeny zcela mimo obec Lovosice, kterou "NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU" v příloze II odst. 2. definuje jako

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

významný uzel globální sítě obsahující vnitrozemský přístav a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy.

Naopak návrhem 5. AZUR rušený koridor VRT-ZR1 je veden v přímé návaznosti na obec Lovosice.

Nové trasování koridorů navrhované 5. AZUR má jednoznačně negativní vliv na začlenění České republiky do celoevropského systému železniční, silniční a vodní dopravy.

5. Neproporcionalita zásahu ve vztahu k obcím a vlastníkům

Podatel namítá, že územní plánování a jeho nástroje mají být dlouhodobě kontinuální tak, aby rozhodování o změnách v území bylo předvídatelné a aby tedy byla zajištěna stabilita v území a jeho rozvoji, tj. zejména jistoty pro jejich obyvatele. V této věci předvídatelnost a jistota vyplývá zejména ze stabilizovaného koridoru územní rezervy VRT-ZR1, promítnuté do územních plánů, podle kterých se občané rozhodují např. o přestěhování do území, situování podnikatelských aktivit apod.

Podatel namítá, že není objektivně zdůvodněna potřeba odchýlit se od dlouhodobě stabilizovaného koridoru VRT-ZR1 a že tento zásah je neproporcionální, ve vztahu k dotčeným obcím a jejich obyvatelům.

Podle ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona cit: *„(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.“ (zvýrazněno podatelem).

Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona cit: *„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, 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 s náležitostí stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.“* (zvýrazněno podatelem).

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27.9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005 – 98 cit: *„Za závěrečný krok algoritmu (testu) přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřeby), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu).

Podle rozsudku rozšířeného senátu NSS ze dne dne 21. července 2009 sp. zn. 1 Ao 1/2009 – 120 cit: *Podmínkou zákonnosti územního plánu, kterou soud vždy zkoumá v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s., je, že veškerá omezení vlastnických a jiných věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetmějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu).*

Podatel je přesvědčen, že návrh 5. AZUR není v souladu s výše uvedenou zásadou proporcionality. Řešení zvolené návrhem 5.AZUR je dle názoru podatele v rozporu s kritériem vhodnosti a potřeby a kritériem minimalizace zásahů.

6. Neurčité a neproporcionální vymezení šíře koridorů

Návrh 5.AZUR stanoví šíři koridoru proměnnou, od 100 do 1200 m. Viz textová část výroku, bod 69a, 69b a 69c cit: *„Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkresu 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.“*

Z grafické části 5. AZUR (výkres ploch a koridorů) pak sice je seznatelná v textové části stanovená proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. A to může být poměrně zásadní s ohledem na stanovený rozptyl 100 až 1200 metrů. Tato skutečnost podle názoru podatele zakládá neurčitost a nepřezkoumatelnost 5.AZUR.

Stanovení takto širokého koridoru způsobuje podle názoru podatele neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků dotčených pozemků a staveb, zejména do práva vlastnického. Stanovení koridoru (navíc ve formě koridoru pro umístění veřejně prospěšné stavby) je výrazným zásahem do práv vlastníků dotčených nemovitých věcí, kteří nemohou s takto dotčenou nemovitou věcí nakládat (má charakter faktické stavební uzávěry), a to po velmi dlouhou dobu. A to při vědomí, že finální stavba bude mít dle závazné technické normy šíři pouhých několik metrů.

Stejně tak je v rozporu s ustanovením § 2 odst. 4 správního řádu, podle kterého správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stanovení proměnné šíře o takto zásadním rozsahu podle názoru podatele není ani racionálně zdůvodněné.

Nejasně stanovená šíře koridoru vede nutně k nesprávně vyhodnocenému zásahu do zemědělského půdního fondu a do pozemků určených k plnění funkce lesa, což v důsledku znamená nepřezkoumatelnost a tudíž nezákonnost vyhodnocení SEA a vyhodnocení na soustavu NATURA 2000.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Navrhované koridory šířek od 200 m jsou srovnávány s územní rezervou VRT-ZR1 šířky 600 m. Kupříkladu u konfliktů s lokalit Natura 2000, které jsou uváděny jako jedny ze zásadních prvků pro záporné hodnocení varianty VRT-ZR1 vůči novým variantám. Výrazně užší šíře nově navrhovaného koridoru ŽD1-A dovoluje formálně obejít konflikt s lokalitou EVL Natura 2000 "Pisčiny u Oleška".

Naopak šíře územní rezervy původní varianty VRT-ZR1 600 m je zneužita a do negativních vlivů jsou zahrnuty i EVL jako např. "Bořečský vrch" a hlavně "Kateřina - mokřad", které by v případě šíře 200 m srovnatelné s variantou ŽD1-A by mohly být zcela mimo koridor.

EVL "Kateřina - mokřad" je udávána jako jeden ze zásadních důvodů pro negaci původní varianty VRT-ZR1. Zcela účelově.

Podatel opět zdůrazňuje kontext ke stávajícímu koridoru územní rezervy VRT-ZR1. Ve vztahu k němu se jedná o zcela nepřiměřený zásah do dlouhodobě konstituovaných a upevňovaných právních vztahů v území, který logicky vzbuzuje o obyvatel nedůvěru a nejistoty vzhledem k jejich dlouhodobých plánům, postavených na platné územně plánovací dokumentaci kraje i jednotlivých obcí (tedy z jejich pohledu legitimně očekávatelných).

7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

V bodu 69 jsou stanoveny podmínky, které se vztahují k navazujícím územně plánovacím procesům. Na obce je tak při přípravě jejich územního plánu přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým buď nemají vůbec kompetenci, nebo nemají odbornou ani finanční kapacitu, případně již v této fázi schvalování je nebude možné uspokojivě řešit. Většina územních plánů obcí v koridoru záměru je zároveň již schválena, s návrhem nepočítají ani v jedné variantě a obce nebudou pořizovat změny ÚP „pouze“ z důvodů takto stanovených úkolů. Změny všech územních plánů by musel hradit oprávněný investor nebo Ústecký kraj.

Zakotvené úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny). Stanovené úkoly jsou nesmyslně „salámovým řešením“ delegovány na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy, přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu a s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh 5. AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr je i přes výše uvedené obecně formulovaná opatření realizovatelný. Jeho zjevným cílem je prosadit předem mimoprocesně vybraný koridor do příslušné ÚPD co nejrychleji (viz zkrácený postup pořizování) za každou cenu.

Postup pořizovatele je proto v rozporu se se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), zásadou povinnosti zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu (§ 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu) a zásadou hospodárnosti řízení (§ 6 odst. 2 správního řádu). Takový postup je též v rozporu s povinností posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce, včetně kumulativních a synergických vlivů, již na úrovni zásad územního rozvoje dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudky č.j. 8 Ao 2/2010-644 a č. j. 7 Ao 7/2010 – 133).

Postup pořizovatele AZUR je též v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle §

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

18 a 19 StavZ, zejména s cílem vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit. „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*“. Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.

Při překročených veřejnoprávních limitech využití území musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr považován za akceptovatelný.

K tomuto posouzení však v rámci návrhu 5. AZUR nedošlo.

8. Absence kompenzací a kompenzačních opatření pro obce

Kompenzační opatření jsou nejdůležitější částí – závěrem SEA po shrnutí všech aspektů dopadů záměru na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (URÚ). Jak vyplývá z jednotlivých připomínek podatele a dalších obcí, nejsou tyto závěry ani kompenzační opatření dostatečně definovány.

Podatel požaduje zrušení všech tří návrhových koridorů. Obecně k tomu uvádí, že konkrétní kompenzační opatření musí v souladu s platnými právními předpisy vycházet z reálné a pravdivé analýzy a hodnocení SEA. To se v daném případě bohužel nestalo, viz níže uvedené námitky v části B.

9. Nesplnění usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022

Usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022 ve věci 8.1 Návrh na aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje – vymezení koridoru pro nové železniční spojení Praha – Drážďany v části B) podmínilo pořizování 5. AZUR cit. „*prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT - ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK.*“.

Podatel namítá, že výše citovaná podmínka splněna nebyla. Posouzení koridoru územní rezervy VRT - ZR1 je provedeno zcela formalistickým a povrchním způsobem, se záměrným zdiskreditováním této varianty (viz např. připomínka k šíři koridoru a hodnocení na soustavu NATURA 2000, ale i připomínky k posouzení vlivů na jednotlivé složky ŽP).

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

10. Nevhodnost pořizování návrhu zkráceným postupem

Podatel je přesvědčen, že zcela jistě není na místě, aby byl využit zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje dle § 42a stavebního zákona. Pro tento postup nejsou v případě tak zásadní liniové stavby dány žádné věcné důvody, návrh je třeba posoudit ve standardním režimu dle § 42 stavebního zákona.

Požadavek na „standardní postup“ podatel a zástupci jednotlivých obcí uplatňovali jak v rámci pracovní skupiny, tak následně při projednávání.

Podatel je přesvědčen, že zkrácený postup pořizování nepřinese žádnou úsporu času, ale naopak zásadní problémy, z důvodu vynechání některých nástrojů standardního procesu.

B. Připomínky k VVURÚ a SEA

1. Obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy

Podatel namítá, že právě v důsledku vynechání Územního rozvojového plánu jako celorepublikového územně plánovacího nástroje dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT Praha – hranice ČR, jehož je koridor vymezený v 5. AZUR (a 10. AZUR Středočeského kraje) součástí, jako celku. K tomu viz připomínka výše v části A.

Koridor VRT Praha – Drážďany je koridorem republikového, resp. mezinárodního významu, jedná se o páteřní součást celorepublikového záměru VRT. Podatel namítá, že posuzování vlivů takového záměru nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů. Je nutné jej posuzovat celostně jako celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing.

Součástí Politiky územního rozvoje takové posouzení není a být nemůže, neboť v PUR jsou koridory VRT vymezeny pouze spojnicemi bodů. Konkrétní koridor není vymezen a nemůže tedy být posouzen z hlediska vlivů.

Vymezení koridoru VRT v návrhu 5.AZUR pouze na základě PUR, bez vymezení v nadřazeném (celostátním) ÚRP, považuje podatel za porušení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT.

Součet obou dílčích posouzení SEA na úrovni 10.AZUR Středočeského kraje a 5. AZUR Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy záměru jako celek.

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

Výše citovaná ustanovení směrnice jsou transponována do ust. § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě výše uvedeného je třeba u koncepce, která stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, 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

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

izolovaně jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

V důsledku výše uvedeného tak absentuje rovněž posouzení celého systému Rychlých spojení dle Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017, a to z hlediska negativních kumulativních a synergických vlivů spolu s dálniční sítí (zde především dálnice D8, viz níže) na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti.

2. Nesplnění požadavků stanoviska MŽP z 18.1.2022

Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“) vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu obsahu 5. AZUR z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835 podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA.

Podatel je přesvědčen, že vyhodnocení SEA neodpovídá požadavkům, uvedeným ve výše zmíněném stanovisku MŽP ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835.

Zcela zásadní je podle názoru podatele nesplnění požadavku MŽP jednotlivé varianty porovnat a dát jim pořadí. V kapitole 2.1.3. II.A Odůvodnění se píše, že to nelze, neboť v dané míře podrobnosti mezi nimi nejsou výrazné rozdíly. V II.A je v závěru pořadí udělané a nedává smysl – neuvažují, že by ZR1 mohla být ponechaná. Ve většině parametrů vychází všechny varianty srovnatelně. VRT-ZR1 zabírá víc ZPF, nezasahuje do Labe, je výhodnější pro kulturní dědictví. Tabulka na p. 49 je zavádějící – v bode o kulturním dědictví je "schováno", že VRT-ZR1 vyhrála. Za srovnatelné je považován i hluk a vibrace – ale v hodnocení nových variant jsou zásadní chyby (viz níže).

V hodnocení chybí např. splnění priority rychlosti VRT nebo porovnání dojezdových časů – na jednu stranu se dokument odvolává na nízkou míru podrobnosti, na druhou stranu je varianta VRT-ZR1 odmítána z důvodů na mnohem vyšší úrovni podrobnosti.

Ohledně nesplnění požadavku MŽP se jedná zejména o tyto kapitoly:

Požadavek MŽP:

1. *U všech navržených variant koridoru pro VRT na území kraje požadujeme jednotlivě vyhodnotit vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo.*

Nesplnění tohoto požadavku MŽP vyplývá z níže uvedené kapitoly 4 – nesprávnost vyhodnocení SEA. Podatel k tomu dále výslovně uvádí:

Z důvodu nízké podrobnosti nejsou hodnoceny některé parametry detailněji, ne vždy na to ale je upozorněno jako na riziko.

SEA uvádí, že podkladem pro vymezení koridoru byly některé studie. K tomu podatel zdůrazňuje, že všechny jmenované studie se týkají jen částečně modré varianty, červená vznikla při dokončování Studie proveditelnosti, zelená vznikla až později. Varianta "H" (Hausenblasova) je výrazně víc prověřená a další studie p. Hausenblas nechal dopracovat.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Dopad bude pro místní obyvatele značný a protože existuje i aktuálně platná varianta i možnost H, která se přiklání k D8, nelze souhlasit se závěry SEA, že jsou tyto varianty optimální a s minimalizovaným negativním dopadem. Vliv nelze označit za nevýznamný.

Celá SEA zcela opomíjí fakt, že zde má být VRT vedena ze značné části po estakádách.

Na str. 141 SEA uvádí cit: „*Flóra a fauna (dále biologická rozmanitost a migrační propustnost) (...) Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru je vedena pod zemí tunelem a že v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů.*“

K tomu podatel vznáší námitku, že u migrační propustnosti SEA řeší pouze velké savce, což je v rozporu se zadáním MŽP.

Požadavek MŽP:

2. Důsledně vyhodnotit vliv jednotlivých variant koridorů pro VRT na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, pohodu obyvatelstva a další determinanty). Za tím účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaným Ministerstvem zdravotnictví.

SEA uvádí cit: „*Vlivy na veřejné (lidské) zdraví byly hodnoceny zejména z hlediska možných dopadů z hlediska hluku, vibrací a kvality ovzduší. Hodnocení bylo provedeno nejenom na tyto faktory složek životního prostředí, ale rovněž i s ohledem na možné dopady vnímání kvality života v území jeho obyvateli, kam patří ovlivnění celkového stavu území, pohody bydlení, průchodnosti území, nebo dopravní bezpečnosti. Všechny tyto vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru VRT, tak u koncepce jako celku, a to v kapitole 6 SEA. Jednotlivé problematické části hodnocení týkající se veřejného zdraví byly konzultovány s osobou vlastníci osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, tato osoba se ale na zpracování SEA přímo nepodílela.*“

Podatel namítá, že výše uvedené tvrzení není pravdivé. Dopady na vnímání kvality života, pohodu bydlení atd. SEA pouze zminila jako možný faktor ovlivňující veřejné zdraví (Kapitola 4, p. 105). U toho je uvedeno jen cit: „*U hodnocené koncepce mohou být vlivy potenciálně lokálně významné, a to negativní především z hlediska působení hlukové zátěže z provozu na předmětné trati, ale i pozitivní, z hlediska snížení hlukové zátěže podél stávající silniční sítě, jejíž dopravní zatížení se realizací záměru VRT sníží.*“ To nelze považovat za důsledné vyhodnocení ve smyslu požadavku MŽP. Dále je např. bezpečí na p. 100.

Požadavek MŽP:

3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR ÚK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme např. na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru pro všechny varianty VRT, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.

Požadavek MŽP na řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů není splněn, jak vyplývá z kapitoly 3 níže.

Požadavek MŽP:

5. V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu AZÚR ÚK na ZCHÚ, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu, významné krajinné prvky, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.

SEA uvádí cit. „Opatření pro minimalizaci k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů jednotlivých variant na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy jsou uvedena pro jednotlivé varianty v kapitole 8. SEA a kapitole 11. SEA.“

V Kapitole 8 jsou však pouze vyjmenované požadavky na minimalizaci negativních dopadů. Chybí posouzení reálnosti minimalizace či porovnání s nulovou variantou. V kapitole 11 (p. 202) a ve shrnutí v kapitole 12 (p. 211) pouze stanoveno, že byly/budou požadavky zohledněny. To nelze považovat za dostačující pro relevantní posouzení vlivů a splnění požadavku MŽP.

Požadavek MŽP:

7. Požadujeme zajistit, aby v případě zjištění negativního vlivu koridoru VRT na funkční způsobilost systému ekologické stability plnit očekávané funkce byla současně rámcově vyhodnocena možnost případné změny nebo úpravy vymezení ÚSES v zájmu eliminace nebo minimalizace negativních vlivů. (K problematice posuzování vlivů na ÚSES považujeme za potřebné doplnit, že současně s upřesňováním koridoru pro plánovanou dopravní stavbu v rámci územního plánování na úrovni obcí je nezbytné upřesňovat vymezení skladebných částí ÚSES všech hierarchických úrovní, a to tak, aby byly zohledněny širší územní souvislosti a systémové návaznosti a aby v budoucnu mohl být v území pokud možno zajištěn jak veřejný zájem na dopravní obslužnosti, tak veřejný zájem na ochraně a vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny).

SEA uvádí cit. „Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na ÚSES jsou součástí kapitoly 8.“

Dle názoru podatele nejsou vyjmenovaná opatření dostatečná, ale pouze velmi formálního rozsahu, v rozporu s požadavkem MŽP.

Požadavek MŽP

12. Požadujeme vyhodnotit, zda je na území kraje v potřebném množství a rozsahu vymezeno dostatek povrchových ploch pro jejich dočasné a trvalé deponování. V případě, že tomu tak není, požadujeme, aby byly v rámci aktualizace takové plochy vymezeny, a to s využitím v maximální možné míře pro dočasné deponie plochy stávajících brownfieldů a pro trvalé ukládání objekty s ukončenou nebo pokročilou fází

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

roztěženosti vhodné k následné či průběžné rekultivaci. (V souvislosti s následnou realizací stavby a hospodárným využitím výkopových materiálů (rubaniny) vznikajících ražbou tunelů, jejichž celkový objem se na území kraje bude pohybovat v řádů mnoha milionů m³ (pro příklad jen na české straně Krušnohorského tunelu v délce necelých 12 km vznikne podle odhadů DB NETZ pro připravované územní řízení více než 1,2 mil. m³ rubaniny). Cílem těchto opatření je minimalizace záboru zemědělské a lesní půdy jak během realizace trati, tak po jejím ukončení. V souvislosti s nakládáním s výkopovými materiály (rubaninou) upozorňujeme, že rozsah těchto opatření se mj. odvíjí od maximálně možného využití takto získaného materiálu v hospodářském cyklu nebo v případě, že nebude svými technickými parametry vyhovovat těmto účelům, jeho využití pro účely sanace a rekultivace území dotčeného těžbou).

SEA uvádí cit. „Konkrétní požadavky na prostorové uspořádání stavby VRT, včetně podmínek provádění stavby v rámci koridoru je nutno řešit v nižších stupních projektové přípravy, s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků stavby. Předmětem ZÚR nemohou být náležitosti projektové dokumentace dopravních staveb (vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb).“

Uvedený požadavek MŽP tedy není splněn. Podatel je přesvědčen, že již na úrovni ZUR a v jeho obecnosti, je požadavek MŽP splnitelný. Požadavek směřoval k posouzení možnosti zajištění dostatku povrchových ploch pro dočasné a trvalé deponování rubaniny. Ta je předpokládána v ohromném množství. Jedná se o aspekt, který má zásadní vliv na posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (doprava, hluk, ovzduší, krajinný ráz atd.) a musí k jeho posouzení dojít již na úrovni ZUR.

Požadavek MŽP:

14. Ve vztahu k celému koridoru trati pro VRT (ve všech jeho variantách) vedeného na území kraje dále požadujeme vyhodnotit, zda je vymezeno v dotčeném území dostatek ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby. U ploch, které se nacházejí mimo území kraje, a budou také sloužit k těmto účelům, požadujeme uvést jmenný odkaz na tyto plochy (ložiska nerostných surovin popřípadě, jsou-li již stanoveny dobývací prostory). (Proto již v rámci zásad územního rozvoje je nezbytné upozornit, že s ohledem k technickým požadavkům následné stavby, které budou v určitých parametrech velmi vysoké, musí být suroviny pro realizaci stavby zajištěny v dostatečném množství a také kvalitě).

SEA uvádí cit. „Předmětem 5aZÚR ÚK není vyhodnocení ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby ani bilance stavebních hmot, toto je předmětem projektové přípravy v následujících stupních projektové dokumentace, včetně projektové EIA.“

Uvedený požadavek MŽP tedy není splněn. Podatel je přesvědčen, že již na úrovni ZUR a v jeho obecnosti, je požadavek MŽP splnitelný. Požadavek směřoval k posouzení existujících ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby. Tato potřeba je předpokládána v ohromném množství. Jedná se o aspekt, který má zásadní vliv na posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (doprava, hluk, ovzduší, krajinný ráz atd.) a musí k jeho posouzení dojít již na úrovni ZUR.

Požadavek MŽP:

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

18. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně stanovení pořadí variant koridoru pro VRT z hlediska jejich přijatelnosti dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále požadujeme, aby návrh stanoviska MŽP k návrhu AZÚR ÚK obsahoval uvedení zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

- **s danou variantou koridoru pro VRT souhlasit nebo souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit**
- **s aktualizací jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.**

SEA uvádí cit. „Součástí kapitol 11 a 13 SEA jsou závěry a doporučení a návrh stanoviska MŽP, včetně stanovení podmínek pro uplatnění dané varianty, nebo odůvodnění, proč je navrženo s variantou nesouhlasit. Rovněž je zde uvedeno, zda je možné s návrhem 5aZÚR ÚK jako celkem souhlasit.“

Podle kap. 13 pak cit. „Všechny tři varianty koridoru, které jsou předmětem řešení návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání dle § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví srovnatelné a přípustné.“

Podatel namítá, že tato zcela zásadní kapitola je zpracována naprosto nedostatečným způsobem, požadavek MŽP nebyl splněn. Chybí pořadí variant, celé hodnocení je příliš obecné, vedeno zjevnou snahou umožnit výběr všech tří variant ze strany pořizovatele, a nediskvalifikovat žádnou z návrhových variant z hlediska posouzení SEA. Takový přístup je ale nepřijatelný. Z posouzení je zcela jednoznačné, že rozdíl mezi variantami je a to poměrně zásadní (např. při zásahu do obydlených území), a zpracovatel SEA byl povinen v souladu s požadavkem MŽP stanovit doporučené pořadí variant. Závěr SEA, že všechny tři varianty jsou srovnatelné, neodpovídá provedenému posouzení, nemá oporu v podkladech a je zcela chybný.

Podatel dále namítá, že nebyla do posouzení zahrnuta a nebylo stanoveno pořadí variant i pro variantu rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1.

3. Absence posouzení kumul. a synerg. vlivů

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547. NSS v něm konstatoval: „Účel zahrnutí požadavku na posouzení kumulativních a synergických vlivů zásad územního rozvoje sledovaný zákonodárcem vyplývá z již výše provedeného rozboru. Pouhé izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhmu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.“

Hodnocení CEA (posuzování kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí) je povinnou součástí hodnocení SEA. Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. V rámci hodnocení SEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhůrší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.“ (zvýrazněno podatelem).

Podle názoru podatele nelze předložené dokumenty k 5. AZUR (zejm. SEA) v žádném případě považovat za vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve smyslu právních předpisů a judikatury Nejvyššího správního soudu.

Podatel rovněž zdůrazňuje rozsudek NSS ze dne 20.5. 2010, č.j. 8 Ao 2/2010 – 644, podle kterého v části III.3.4.B. „Navrhovatelům je třeba přisvědčit, že z citovaných ustanovení plyne povinnost posoudit koncepci i z hlediska kumulativních a synergických vlivů.“ V tomto rozsudku NSS uvádí, že pořizování zásad územního rozvoje lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí. Při přijímání zásad územního rozvoje je totiž ještě reálně možné efektivně se zabývat variantami řešení a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých záměrů. Chybějící posouzení odpovídající bodu 5) přílohy stavebního zákona, resp. bodu f) přílohy č. 1 SEA směrnice, tedy podle NSS představuje podstatné procesní pochybení zpracovatele.

Podobně v rozsudku ze dne 25.11.2009, č.j. 3 Ao 1/2007 – 210 NSS judikuje, že „Smyslem posuzování vlivů koncepci je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný.“ (zvýrazněno podatelem).

Hodnocení podle názoru podatele neposuzuje kumulativní a synergické vlivy záměru 5. AZUR se záměry:

- **dálnice D8:** koridor vymezený v 5. AZUR vede značnou část trasy (ve všech variantách) v souběhu s dálnicí D8. V okolí dálnice D8 jsou vysoké úrovně hlukového znečištění, na některých místech i prokazatelně překračovány hlukové limity již v současné době;
- **pátevní železniční trat' č. 090, trat' č. 072 a tratě č. 095 a 096 na Podřipsku.** Právě v křížení a souběhu s těmito stavbami a stavbou dálnice D8 bude docházet k největším synergickým a kumulativním vlivům, které jsou opomíjeny.
- **terminálu Roudnice a terminálu Ústí nad Labem:** Jak uvedeno na jiném místě těchto připomínek, podatel zdůrazňuje, že záměr vyvolá zvýšenou a přeměřovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- další lokální záměry v území, zejm. na území msta Ústí nad Labem, které jsou významným zdroje znečišťování ovzduší a hluku atd.
- další záměry, které jsou uvedeny v konkrétních námítkách jednotlivých obcí pro jejich území.

Záměr vymezený v 5. AZUR by měl významné kumulativní a synergické vlivy se všemi výše uvedenými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, které z důvodu značného nárůstu dopravního zatížení (individuální osobní i nákladní dopravou) by všechny uvedené záměry přinesly.

Pořizovatel se pouze pokusil o formální splnění požadavku na vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, nejedná se však o vyhodnocení věcné a adekvátní judikatorním požadavkům.

Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.

4. Nesprávnost vyhodnocení SEA

a. obecně k hodnocení variant + stávající rezervy

Z veřejného projednání vyplynula pro podatele a další osoby šokující informace, že zpracovatel dokumentace 5AZUR ani zpracovatel SEA nevědí, že ve většině řešeném úseku, od Křešic přes Ústí nad Labem, je trasa rychlého spojení koncipována pro kombinovanou dopravu osobní i nákladní. Zpracovatel nevidí rozdíl mezi průjezdem 150 nákladních vlaků denně a průjezdu 20 osobních vlaků denně, což je nepřijatelné. Vyhodnocení SEA, zejména pak synergické a kumulativní vlivy souběhu se stávající dopravní infrastrukturou, tak nemohou být ani rámcově správně vyhodnoceny, posouzení této skutečnosti tam zcela absentuje.

Jak uvedeno výše v části A., z návrhu 5. AZUR pak zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu „situace“ nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5.AZUR.

Z veřejného projednání vyplynulo, že zpracovatelé nebyli na místě kritických střetů se zástavbou a prvky ÚSES, měřítko ZÚR je pro zpracovatele pouze čarou v mapě. Střety s prvky ÚSES a vliv na obyvatele má být podle vyjádření zpracovatele řešen nesnadno pomocí technických a projektových opatření. Základní opatření k eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými přírodními celky, opatření urbanistická, v návrhu 5.AZUR nejsou využita. Urbanistická opatření využíval nesrovnatelně lépe původní koridor územní rezervy VRT-ZR1 v platných ZÚR.

U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta má 100 %, zelená 95 %, červená o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu. Přitom takové počínání investora je zcela nezodpovědné - čas investora evidentně tlačí jak z hlediska mezinárodní koordinace, tak zjevně z hlediska financí - viz zmiňovaná vazba na možnost půjčky z EU!).

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5.AZUR je tak stíženo zásadním deficitem.

Podatel namítá, že v návrhu absentuje jak zdůvodnění potřebnosti a samotné posouzení vhodnosti konkrétních návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C, tak posouzení důvodu pro zrušení dosavadního stabilizovaného koridoru územní rezervy ZR 1.

b. k jednotlivým klíčovým složkám

i. hluk, vliv na obyvatelstvo

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

S těmito obecnými ustanoveními zákona o životním prostředí souvisí mimo jiné i cíle a úkoly územního plánování, vymezené obecně v ustanovení § 18 a konkrétněji v ustanovení § 19 stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 patří mezi cíle územního plánování mimo jiné vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona patří k úkolům orgánů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí, podle písm. m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 20 odst. 1 nařizuje v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území vymezovat pozemky, stanovovat podmínky jejich využívání a umísťovat stavby tak, aby nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci požaduje, aby územně analytické podklady (ty jsou základním podkladem pro vydávanou územně plánovací dokumentaci), zjistily a vyhodnotily limity využití území a určily problémy, kterými mohou být urbanistické, dopravní a hygienické závady, vzájemné střety záměrů a střety těchto záměrů s limity využití území.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Velmi konkrétně pak míru únosného zatížení území či limity území stanoví předpisy o ochraně veřejného zdraví, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

SEA uvádí cit: „Koridor ŽD1-A je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímou dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině.“

Podatel namítá, že toto tvrzení není pravdivé, trasy přímo protínají obce. Ani zde zpracovatel SEA neupozorňuje na to, že v rámci své podrobnosti toto riziko nedokáže relevantně posoudit.

SEA uvádí cit. „Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. (...) vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.“

Podatel zdůrazňuje, že záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

Podle názoru podatele je hlukové zatížení jedním z největších problémů pro přivedení trati do centra Ústí nad Labem. Tento problém nelze podle názoru podatele řešit úkoly pro podrobnější fáze (ÚP obcí, územní a stavební řízení).

SEA uvádí cit. „Pro základní rozvalu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita „Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty“ (kol. autorů, 05/2017), ve které byly analyzovány hlukové vlivy VRT v úsecích Praha - Ústí nad Labem a Praha - Brno. V rámci studie byly provedeny orientační výpočty hluku v noční době pro toto výškové vedení vysokorychlostní tratě:

- násep, výška cca 8 m,
- mělký zářez, hloubka cca 3 m,
- hluboký zářez, hloubka cca 9 m.

Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce, ze které je zřejmé, že při uplatnění všech konzervativních předpokladů nepřekročí rozsah nadlimitních hlukových vlivů (bez dodatečných opatření) vzdálenost 460 metrů oboustranně od osy krajní koleje. V tomto krajním případě může tedy jít o pásmo široké téměř 1 km.“

Podatel namítá, že v posouzení zcela chybí varianta vedení VRT po estakádě, ačkoli ta je považována za nejvíce problematickou. Není zde ani zmínka o změně vedení

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

hluku v okolí Labe (mosty), na rovinách (oblast Litoměřicka nazývají "relativně rovinatou krajinou bez významných pohledových horizontů") nebo u úpatí hor (např. Křešice), kde se bude hluk šířit velmi rozdílně.

Je obecně známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blízcích se hygienickým limitům nebo tyto hodnoty přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené nejen s pocitem nespokojenosti a snížením pohody bydlení, ale v případě dlouhodobého působení i zvýšeným rizikem zejména kardiovaskulárních onemocnění. 5.AZUR tak vytváří předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nebyla v rámci pořizování 5.AZUR dosud přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

ii. ovzduší

Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. j) zákona o ochraně ovzduší imisní limit je hodnota nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Podle ustanovení § 6 odst. 1 imisní limity nesmí být překročeny; jsou závazné pro orgány ochrany ovzduší při jejich činnosti.

Poživatel 5. AZUR má povinnost zabývat se otázkou dodržení či překročení nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší, a to s ohledem na stávající imisní zatížení předmětné oblasti a nepochybné zvýšení imisní zátěže z realizace záměru. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného polévatého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.

SEA uvádí cit. „Realizace VRT v koridoru ŽD1-A bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší – tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší.“

Podatel namítá, že i zde chybí kumulativní a synergické vlivy – přesměrování automobilové dopravy kvůli terminálům nebo i změnách v jízdních řádech na stávajících tratích, změna provozu na stávajících tratích (navýšení počtu nákladní, tedy hlučnější, těžší (vibrace a prach) dopravy). Jak výše uvedeno, podatel zdůrazňuje, že záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

iii. ochrana přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněné druhy)

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že „vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A.“

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ustí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.“

Dále pak: „Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylovající se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8.“

V kapitole 6.4 SEA je na str. 154 uvedeno: „Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.“

Výše uvedené je v přímém rozporu s obecně známými skutečnostmi. A to, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, kde z náměstí v Roudnici nad Labem dohlédneme až do Litoměřic a naopak z litoměřických parkánů je vidět celá oblast Poohří, Džbánska a Podřipska včetně hory Říp. VRT by se v takovém případě musela stát neviditelnou, aby ji nebylo možné v tomto území na délku minimálně 30 km zahlédnout. V případě varianty B a C musí VRT překlenout řeku Labe, což je možné pouze mostním objektem, který musí být v určité výšce nad hladinou řeky a zároveň nad stávající železnicí Praha – Ustí. Obdobná/horší situace bude u 072 u Modré varianty. Logicky to tak nemůže být výškově málo významná stavba. Další nezohledněnou skutečností je nutnost vybudování přejezdů a přemostění stávajících komunikací, aby zůstala zachována stávající dopravní infrastruktura. V případě, že VRT by byla vybudována jak v zářezu, tak na náspu, je i jakékoli přemostění VRT jednoznačně výškovou stavbou.

Opět považujeme za skandální konstatování, že umístění koridoru s ohledem na rozmístění sídel je optimální. Umístění koridoru do těsné blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice umístění tak, že jsou přímo odděleny místní částí, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Nehledě na skutečnost, že koridoru zasahuje i obytné domy, je skandální tvrdit, že umístění koridoru je optimální.

Dále nesouhlasíme s vyhodnocením, že nově vybudované portály krušnohorského tunelu budou mít pouze lokální vizuální projev. Vyhodnocení dopadů středohorského tunelu tu není raději ani uvedeno. Lokální vizuální projev je zamaskování vojenskou sítí, nikoli betonový portál o značném poloměru zářící na desítky kilometrů, nejlépe viditelný především ze středohorské vyhlídky z hory Říp.

Odůvodnění k zásahu do krajinného rázu je v jasném rozporu s konstatovanými skutečnostmi a nelze ho proto akceptovat.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Hodnocení SEA připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, přičemž konstatuje, že varianta je vedena v tunelu (varianta B, C), aniž by hodnotila, v jakém výškovém profilu je tento tunel předpokládán. Hodnocení SEA se zabývá pouze izolovaně fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území. K tomu je nutné uvést, že ve zvláště chráněných územích se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto územích mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které jsou přímo vázány na dané místo svými specifickými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

V hodnocení SEA není v souvislosti s posouzením vlivu realizace VRT na zvláště chráněná území ani náznakem uvedeno, zda realizace VRT bude mít či může mít vliv i na další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území. Reálně jde o to, že negativní vliv VRT na povrchové a podzemní vody (může dojít ke zhoršení propustnosti, hromadění podzemní vody v jednom místě) může změnit vodní režim ve zvláště chráněném území, což zapříčiní úhyn zvláště chráněných rostlin vázaných na původní podmínky (suché stanoviště). V případě písčitého podloží pak „ražba tunelu“ bude v podstatě těžbou, kdy se do vytěženého prostoru umístí objekt tunelu a následně bude zasypán. V takovém případě ale jednoznačně nelze mluvit o žádném negativním vlivu na danou lokalitu. Pokud se toto týká území se zvláště chráněnými rostlinami (varianta A), znamená to likvidaci stanoviště včetně chráněných rostlin. Na zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti koridoru či přímo v něm budou jednoznačně negativně působit také vibrace.

Bohužel v hodnocení SEA nejsou tyto významné okolnosti, které jsou známy již v tuto fázi, uvedeny, tudíž musíme konstatovat, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a nezohledňuje všechny specifika a možnosti umístění koridoru v území. Dále je vyhodnocení SEA týkající se zvláště chráněných území vyhodnoceno pouze izolovaně, chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

iv. záplavové území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřijatelný vliv na záplavové území a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.3. části A *Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)* Vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „SEA“) je na str. 63 uvedeno: „Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí: „Koridor ŽD1 B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).“

Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.“

K tomu je nutné uvést, že v záplavovém území, které by bylo negativně ovlivněno realizací VRT, se nachází obytné domy. Je nepřijatelné, aby realizace VRT způsobila v případě povodní horší následky, než byly způsobeny povodní o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

Dále je třeba uvést, že záplavové území není jen bezprostřední okolí toku, ale mnohdy i vzdálená místa, která jsou propojena např. vodozbavem a mají nižší nadmořskou výšku. Nelze jen suše konstatovat, že překonání vodního toku mostním objektem s dostatečnými rozestupy pilířů nebude mít výrazně negativní vliv na záplavové území. V záplavovém území dochází ke kolizi s dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy) a zároveň vede zastavěným územím. V případě povodní se tak může stát, že komunikace, která byla před realizací VRT při obdobně silné povodni přístupná, bude po realizaci VRT zatopená a ze záplavového území tak nebude zabezpečena úniková cesta. To představuje velký problém zejména pro krizové řízení a pro složky integrovaného záchranného systému.

V odůvodnění AZÚR jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolované. Neustále je opakováno, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, ale dalších stupňů projektové dokumentace. Upozorňujeme, že není řešena důležitá skutečnost, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů a omezení, jedná se typicky o průběh koridoru v záplavovém území v obydlené oblasti a současně křížování komunikace či vedení vysokého napětí (předkladatel AZÚR na to sám upozorňuje, aniž by tento problém podrobně řešil). V takovém případě je omezený výběr technických řešení, navíc je nutné počítat s opatřením na omezení hluku. V případě zvolení určité varianty koridoru pak tyto problémy nutně povedou k delší době plánování technického řešení, pokud se vůbec nějaké najde, a k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci. Výše předpokládaných nákladů v souvislosti s možnými technickými omezeními a tím spojenými vyššími náklady však není v AZÚR vůbec řešena.

Dále upozorňujeme na veřejnou vyhlášku – oznámení o vydání opatření obecné povahy Ministerstva zemědělství čj. MZE69999/2021-15121 ze dne 28. ledna 2022, kterým Ministerstvo zemědělství vydalo Národní plán povodí Labe. V této souvislosti bylo navrženo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, a to především v území dotčeném variantou koridoru B a C kolem obce Chodouny. Stanovení nového záplavového území i aktivní zóny je i v Křešicích a dalších obcích v blízkosti Labe. V odůvodnění AZÚR se předkladatel nevypořádal s touto skutečností, mající nepochybně významný vliv na posouzení vlivu VRT na záplavové území.

v. Vliv na povrchové a podzemní vody a odtokové poměry

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno: „**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK:** Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita ani kvantita těchto vod. V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno: „Vymezení koridoru ŽD1 B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.“

S tím nelze souhlasit, neboť negativní vliv na podzemní vodu je hodnocen pouze v souvislosti se stavbou. Je nutné uvést, že není hodnocen vliv na region, respektive na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Je známo, že v minulosti prováděné stavební zásahy (před asi 30 lety) nedaleko od varianty koridoru B a C způsobily ztrátu pramenů přivádějících vodu do studní v obci Chodouny a Lounky. K jejich úplnému obnovení již nedošlo. Navíc AZÚR neřeší možnosti technického řešení a výškové profily koridoru, což má ovšem značný vliv na celkové posouzení varianty koridoru. Pokud se v určitém místě nabízí vedení na náspu, v zářezu, na estakádě či tunelem, pak každá taková varianta technického řešení budeme mít zcela jiné vlivy na okolí. V odůvodnění AZÚR a současně v posouzení SEA by měl být uveden vliv všech technických řešení na životní prostředí, případně by mělo být alespoň vyhodnoceno, jaké technické řešení v určitém problematickém místě má na životní prostředí, resp. jeho konkrétní složku, nejmenší či největší negativní vliv (pozitivní vliv rozhodně nebudeme mít žádný). Vzhledem k blízkosti vodního toku Labe a vysoké úrovni podzemní vody by mělo být toto podrobně řešeno.

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých násypů při realizaci dopravních staveb (dochází k přitížení hydrogeologických kolektorů a v důsledku jejich konsolidace ke zhoršení jejich propustnosti pro podzemní vodu a jejímu hromadění „před stavbou“, při řešení projektové dokumentace stavby často absentují data o geologických a hydrogeologických poměrech zájmové lokality. Zejména při hloubkovém zakládání staveb pod hladinu podzemní vody tak dochází k vytvoření hydraulických bariér, což má za následek změnu směru proudění podzemní vody. V oblasti „pod stavbou“ po směru proudění, tak dochází ke snížení hladiny podzemní vody či k její ztrátě. Pokud se v této oblasti nacházejí například zdroje pitné vody, sloužící k individuálnímu zásobování, je dopad citelný (NOVOTNÁ, Jitka; BURDA, Pavel; VYLAMOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: „území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“

Považujeme za skandální řešení, které je dále navrženo: „Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdroje v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.“ Zejména s ohledem na to, že navrhovaný koridor prochází v těsné blízkosti či přímo protíná zdroje pitné vody (Chudoslavice – Myštice, Skalice prameniště, Sebuzín – Církvice), je odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchovou a podzemní vodu včetně vlivu na vodní zdroje absolutně nedostatečné. Jako náhradní zdroj je uváděn vrt Malešov, otázka však je, zda by jeho vydatnost byla dostačující a další otázkou je, zda by realizace VRT neohrozila i tento zdroj? V odůvodnění by mělo být jednoznačně uvedeno konkrétní opatření, jak by byla situace řešena. Řešení tohoto negativního vlivu v odůvodnění chybí. Je pouze konstatováno, že ztrátu bude nutné zajistit náhradním zdrojem, ale již není konkrétně uvedeno, jakým náhradní zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZASOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřipustné, aby byla schválena AZÚR a zároveň nebyla vyjasněna kompenzační opatření nebo nebyly zajištěny náhradní zdroje pitné vody nebo aby nebyl alespoň určen konkrétní postup, jakým budou tyto náhradní zdroje určeny.

V tomto směru byl podle nás porušen bod 21 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835.

vi. geologie, horninové prostředí

Podatel namítá, že geologické posouzení jednotlivých variant je provedeno ve studii z roku 2015, ale pouze na základě rešerší.

Důkaz:

- <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2F%C3%9ATS%20NT%20Litom%C4%9B%C5%99ice%20-%20st.%20hr.%20SRN%2FA%20-%20Textov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st#pdfviewer>

VRT-ZR1 je zde nazýváno varianta E a ŽD1-A je nazýváno varianta C. ŽD1-B a ŽD1-C ještě v té době nebyly uvažovány, ale jsou víceméně v podobné stopě ŽD1-A. VRT-ZR1 (E) je zde rozdělena v části Středohoří na 2 tunely cca 13,2 Km tunelem zvaným "Liščí vrch" a "Rtyňský tunel" 4,1 km. Podatel namítá, že délka tunelů je též podstatným kritériem s tím, že problémy v této oblasti narůstají právě s délkou tunelů.

Varianta ŽD1-A (C) tunel "Litoměřice" 17,1 Km v trase cca dneska nazývaného "Středohorského tunelu" (dle aktuálních informací až cca 23 km).

Podatel považuje za zásadní, že závěr z hlediska průchodu Středohořím v podstatě nijak zvlášť nepreferuje žádnou z variant, tunel "Litoměřice" (ŽD1-A) je i studií SŽ považován za problematický (viz např. kapitola 2. Geohazardy - kolize s georiziky", na str. 7 - varianta C (ŽD1-A) je zde intenzivně zmiňována). Přitom je závěr pro diskvalifikaci

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

původní varianty VRT-ZR1 postaven právě na tvrzeních o nevhodných geologických podmínkách.

Dále pak, v posouzení Travčického tunelu na str. 15-16 je uvedeno že jej bude možno provádět pouze hloubením, což se rovná likvidaci Travčického lesa a navíc je v závěru zprávy zmíněn mezi nejkomplicovanějšími místy (spolu s tunely přes Středohoří) navíc předpoklad pouze 2,1 km oproti dle ŽD1-A 4 km.

Podrobněji k jednotlivým tunelům ve zmíněné studii SŽ:

- Litoměřický tunel str. 16
- tunel Liščí vrch, str. 19, 20
- Rtyňský tunel, str. 20.

V odůvodnění 5.AZUR není vůbec počítáno s riziky vyplývajícími z umístění koridoru do geologicky nestabilního území. V uvedeném měřítku lze pouhým porovnáním trasy koridoru ve variantě B a C s veřejně dostupnými mapovými podklady (mapové aplikace České geologické služby) zjistit, že tyto varianty v okolí obce Křešice prochází přes či v těsné blízkosti četných svahových nestabilit. A to jak dočasně uklidněných, tak aktivních.

Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozoměno viz odůvodnění AZUR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

V 5.AZUR rovněž není ani uvedeno potenciální riziko umístění koridoru a hloubení tunelu v oblasti Litoměřicka na možnost využití geotermální energie. Poloha geotermálního vrtu je však snadno zjištělná z veřejně přístupných geologických mapových aplikací. Projekt SYNERGYS, jehož hlavním cílem je využití geotermální energie, budování podzemních zásobníků tepla, výroba tzv. zeleného vodíku apod., Ústecký kraj zařadil mezi strategické projekty v programu spravedlivé transformace. Náklady se odhadují na 1,25 miliardy korun. Je s podivem, že předkladatel si neuvědomuje, že umístění nových koridorů je blízko geotermálního vrtu města Litoměřice, a vliv hloubení tunelu v nestabilním geologickém prostředí Českého středohoří na tento geotermální vrt není v 5.AZUR ani připuštěn. Vzhledem k tomu, že město Litoměřice má jako jediné povolení k zásahu do zemské kúry a mělo by se stát evropským centrem pro výzkum geotermální energie, mělo by být toto riziko řešeno.

vii. ZPF

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřijatelný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

Na úvod konstatujeme, že území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy a specifické podmínky (předkladatel to sám uvádí v odůvodnění AZUR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.

V kapitole 3.9. části SEA je na str. 89 uvedeno: *„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládán zábor ZPF*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“

Všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě. Realizace VRT znamená totální likvidaci této složky životního prostředí. To je v přímém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Podle § 4 odst. 1 tohoto zákona platí, že půdu ze zemědělského půdního fondu lze odnímat pouze v nezbytných případech a přitom je 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 umísťování 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 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“. V této souvislosti podatel poukazuje na judikaturu správních soudů, a to konkrétně na rozsudek Nejvyššího správního soudu, č.j. 1 Aos 1/2013-85, kde jmenovaný soud konstatoval, 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“.

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

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle níž zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění. (zvýrazněno podatelem).

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí VVURU k napadenému OOP, který má zásadní negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

V AZÚR však chybí jakékoli porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu, resp. jeho zábor, odůvodnění k předkládaným variantám se sestává pouze z konstatování, že všechny varianty zásáhnou zemědělskou půdou v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

Realizaci VRT by byl však poničen i mnohem rozsáhlejší půdní fond. Pro stavbu by bylo třeba velké množství těžké techniky, dále by bylo třeba deponovat odtěženou zeminu, případně navážet materiál pro výstavbu náspů. Všechny materiál je třeba někde skladovat, aniž by byly stanoveny vhodné lokality.

V případě varianty B a C se jedná o průchod územím s velkým množstvím drobných zemědělských pozemků. Směr a ohyb koridoru v tomto území všechny pozemky přetíná příčně, tudíž tato pole by nebylo možné ani po realizaci VRT zemědělsky obdělávat současnou technikou. Dalším problémem v tomto území je zachování přístupu ke všem pozemkům zemědělskou technikou, v odůvodnění AZÚR je konstatováno, že střety s místními a účelovými komunikacemi nejsou kvůli měřítku řešeny. Pro přejezd zemědělské techniky je třeba určitá dimenze, v poměrech daného území však těžko představitelné, že by byly stávající účelové komunikace zachovány v dosavadní hustotě. To ovšem vede k tomu, že část zemědělských pozemků se octne patrně bez přístupu. Tímto postupem tak dojde k mnohem většímu záboru zemědělského půdního fondu, než s jakým počítá AZÚR ve svém návrhu.

V hodnocení SEA kapitola 3.9. na str. 89 je uvedeno: „Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládán zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“ Hodnocení SEA se vůbec nezabývá zábořem sice dočasným, který by ale i tak měl na zemědělskou výrobu devastující účinky. Po odtěžení zeminy, vybudování zářezu a navážce nebo v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod.

Odhad záboru zemědělského půdního fondu je tak jen imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu, který navíc vycházel z nedostatečně skutkově zjištěného stavu.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

V tabulce č. 9: *Kvalifikovaný odhad záborů ZPF variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) na str. 112 odůvodnění není uvedena informace o závlahách. Bylo tak postupováno 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.*

viii. kulturní dědictví, hmotný majetek

SEA uvádí cit. „Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.1 Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.“

Podatel namítá, že námítky jednotlivých obcí, např. Libotenice a Křešice, **potvrzují opak.**

SEA uvádí cit. *„V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hledisko ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit. Vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé (v době výstavby) i trvalé, mírně negativní. Nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky nebyly zjištěny.“*

Podatel namítá, že na mnohých místech i v této fázi obecnosti je nutné mnohem lépe popsat vlivy na hmotný majetek, viz podrobné námítky od jednotlivých obcí, tohle je nemístné bagatelizování problému.

c. kompenzační opatření

Zde podatel odkazuje na kapitolu A.7. Nesprávně stanovené úkoly pro územní plánování. Podatel požaduje zrušení všech tří návrhových koridorů. Obecně k tomu uvádí, že konkrétní kompenzační opatření musí v souladu s platnými právními předpisy vycházet z reálné a pravdivé analýzy a hodnocení SEA. To se v daném případě bohužel nestalo, viz námítky v této části B.

5. Nesprávnost hodnocení na Natura 2000

Podatel namítá nedostatečnost a nesprávnost hodnocení na soustavu NATURA 2000. Především namítá jako věcně nesprávný názor, že není třeba kompenzačních opatření dle § 37/7 Stavebního zákona.

Jak uvedeno výše, nejasně stanovená šíře koridoru vede nutně k nesprávně vyhodnocenému zásahu na soustavu NATURA 2000.

Navrhované koridory šířek od 200 m jsou srovnávány s územní rezervou VRT-ZR1 šířky 600 m. Kupříkladu u konfliktů s lokalit Natura 2000, které jsou uváděny jako jedny ze zásadních prvků pro záporné hodnocení varianty VRT-ZR1 vůči novým variantám. Výrazně užší šíře nově navrhovaného koridoru ŽD1-A dovoluje formálně obejít konflikt s lokalitou EVL Natura 2000 “Pisčiny u Oleška”.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Naopak šíře územní rezervy původní varianty VRT-ZR1 600 m je zneužita a do negativních vlivů jsou zahrnuty i EVL jako např. "Bofečský vrch" a hlavně "Kateřina - mokřad", které by v případě šíře 200 m srovnatelné s variantou ŽD1-A by mohly být zcela mimo koridor.

EVL "Kateřina - mokřad" je udávána jako jeden ze zásadních důvodů pro negaci původní varianty VRT-ZR1. Zcela účelově.

6. Nedostatečnost posouzení stávající rezervy k návrhovým variantám

Jak vyplývá z výše uvedených námitek, podatel namítá absenci, resp. nedostatečnost porovnání navrhovaných variant se stávajícím koridorem územní rezervy VRT-ZR1, který je v ZÚR dlouhodobě zakotven a jako takový je jediný reálný jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu realizace záměru.

Z návrhu 5. AZUR zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5.AZUR. U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta má 100 %, zelená 95 %, červená o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu. Přitom takové počínání investora je zcela nezodpovědné - čas investora evidentně tlačí jak z hlediska mezinárodní koordinace, tak zjevně z hlediska financí - viz zmiňovaná vazba na možnost půjčky z EU!).

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5.AZUR je tak stíženo zásadním deficitem.

Podatel je přesvědčen, že při dodržení dlouhodobě sledovaného záměru – územní rezervy pro tuto investici je možné postupovat bez zbytečného zdržování a konfliktů v území. Cílem podatele není znemožnit realizaci dopravního záměru jako takového.

Zpřesněním koridoru vymezeného v územní rezervě, jako návrhového koridoru o proměnlivé šířce obdobně, jak je u sledovaných variant, by se nutně došlo k závěru, že tato varianta je z hlediska svých vlivů s výrazně menším vlivem na životní prostředí a zdraví obyvatel (viz např. výše námitka k naturovému hodnocení).

7. Nedostatečnost podkladových studií

Podatel namítá nedostatečnost, resp. účelovost a především nepřezkoumatelnost závěrů podkladových studií.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

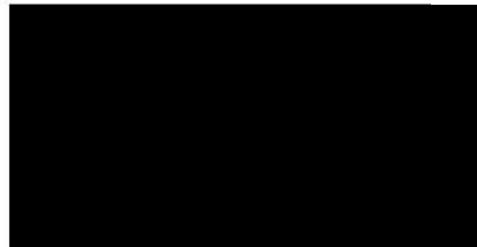
Podatel namítá, že data, ze kterých SEA čerpá (Studie proveditelnosti) nebyla aktualizovaná po covidu, ačkoli došlo k významné demografické změně a poklesla nutnost dojíždět za prací.

C. Připomínky k jednotlivým úsekům – specifické námítky obcí

Zde podatel odkazuje na námítky, které jsou podávány přímo ze strany obcí, které jsou členy podatele.

Přílohy:

1. plná moc advokáta



38

Připomínka Po 8:

- a) Podatelé nesouhlasí s textovým i grafickým vymezením koridoru ŽD1 ve variantě C.
- b) Podatelé nesouhlasí s vymezením koridoru jako veřejně prospěšné stavby
- c) Podatelé nesouhlasí s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace a s opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů.
- d) Podatelé požadují zamítnutí návrhu na pořízení 5aZÚR ÚK a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR-1.

Návrh vyhodnocení připomínky Po 8:

Úvodem pořizovatel předesílá, že všechny shora uvedené připomínky již byly vyhodnoceny v rámci připomínek č. 1 – 7, uvedených v předešlých podáních. Do samostatné skupiny obdobných podání (Po 8) pořizovatel tato podání vyčlenil z toho důvodu, že podrobné odůvodnění nesouhlasu podatelů má odlišnou strukturu, než podání předešlá. Pořizovatelovy komentáře k těmto důvodům v rámci vyhodnocení připomínek skupiny Po 6 nebo Po 7 by byly na úkor jejich srozumitelnosti (ve vztahu k podáním skupin Po 6 a Po 7).

Z důvodu přehlednosti proto pořizovatel na tomto místě uvede vlastní ucelenou argumentaci, doplněnou o odkazy na své podrobnější odůvodnění v předchozích částech textu této „přílohy č. 6 – odůvodnění připomínek“:

Ad a)

Podatelé nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 ve variantě C. Nad rámec vyhodnocení této připomínky je třeba připomenout, že nesouhlasí ani s variantou A a B, tedy nesouhlasí z důvodů popsaných v odůvodnění s vymezením žádného koridoru a požadují zamítnutí návrhu 5aZÚR ÚK.

K tomu pořizovatel uvádí, že usnesením č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR vláda schválila zcela nový, investičně i provozně

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu. Tento projekt je koncepčně zcela odlišný od koncepce vysokorychlostních tratí, pro jejichž koridory stát zajistil územní ochranu prostřednictvím územních rezerv v územních plánech velkých územních celků a po změně stavebního zákona (k 1.1.2007) v zásadách územního rozvoje. Část III materiálu čj. 493/17 (podkladu usnesení vlády) byla schválena jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení. Základní větev RS4 z tohoto dokumentu, ve směru Praha-Ústí nad Labem-Drážďany, byla propána do PÚR ČR - viz odůvodnění akt. PÚR č. 4 k článku (83a). PÚR ČR ve znění aktualizace č. 4, platná od 1.9.2021, tak vymezuje v čl. (83a) koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1, jehož komplexním prověřením, přípravou a výběrem výsledných variant pověřuje Ministerstvo dopravy. Ústeckému kraji potom úkolem pro územní plánování ukládá z takto vybraných variant vymezit koridor na území svého kraje. V souladu s platnou PÚR byla pořizovateli předložena žádost oprávněného investora (s variantním návrhem koridoru ŽD1) o aktualizaci ZÚR za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT ZR-1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa, včetně trasy v koridoru územní rezervy VRT ZR-1, by byla v rozporu s PÚR (podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Ps 1). Podle § 39 odst. 3 stavebního zákona se ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje nebo při vydání územního rozvojového plánu, nepřihlíží.

O tom, kdo prověří, navrhne a vybere výslednou trasu koridoru ŽD1, bylo rozhodnuto v aPÚR č. 4, **k připomínce Po 8a**) - nesouhlasu s vymezením koridoru z právě citovaných důvodů, tak **nelze přihlížet**.

Ad b)

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR mj. „*vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu..., zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby...*“. Předmětem aktualizace ZÚR ÚK je vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Veřejně prospěšná je až stavba, pro kterou se koridor vymezuje. V tomto konkrétním případě je stavba dráhy veřejně prospěšnou stavbou (VPS) přímo ze zákona (o dráhách), i kdyby tak nebyla označena v územně plánovací dokumentaci.

Vymezení koridoru jakožto určeného pro umístění VPS v zásadách územního rozvoje nemá žádné přímé důsledky pro vlastníky koridorem dotčených pozemků. Teprve až na základě platného územního plánu, kde by měl být koridor upřesněn, má k dotčeným pozemkům oprávněná osoba (v tomto případě stát) předkupní právo. Vyvlastnit konkrétní pozemky pro VPS lze podle současné legislativy až na základě pravomocného územního rozhodnutí o umístění stavby – ve vyvlastňovacím řízení. Podrobně k tomuto bodu viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 2.

Připomínce Po 8b) proto nebylo vyhověno.

Ad c)

Hlavním úkolem posuzování vlivů koncepcí je identifikace potenciálně významných vlivů na složky životního prostředí. Jinými slovy poskytnutím „zpětné vazby“ pro možnost korigovat návrh koncepce tak, aby zjištěné (předpokládané) negativní vlivy spojené s jejím uplatňováním (realizací) byly vyloučeny nebo v maximální možné míře korigovány.

Korekci předpokládaných negativních vlivů koncepce je teoreticky možné provést třemi způsoby – opatřeními koncepčními, prostorovými a projektovými. V tomto případě, kdy je trasa koridoru závazně určena Politikou územního rozvoje ČR (PÚR), přicházejí v úvahu

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

pouze opatření prostorová a projektová. Tato opatření byla zapracována do návrhu 5aZÚR ÚK, zejména do kap. 4.1.2., čl. [69b] textové části výroku, jako úkoly pro územní plánování a využívání území koridoru a čl. [69c] jako kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru.

Autorizované osoby, které posouzení SEA prováděly, došly k závěru, že koncepce (návrh 5aZÚR ÚK) jako celek nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví ani na předměty ochrany a celistvosti EVL a PO.

Následnou realizací koncepce (stavby) by ale mohlo dojít k trvalým významně negativním vlivům na ZPF, horninové prostředí a v lokálním charakteru na krajinný ráz. Tyto vlivy lze vyloučit nebo minimalizovat opatřeními, která lze realizovat až v dalším stupni územního plánování, zejména v rámci dokumentace k územnímu řízení, jelikož skutečná existence nebo rozsah předpokládaných negativních vlivů se odvíjí od způsobu technického řešení stavby. Proto byla tato opatření stanovena jako úkoly pro územní plánování nebo kritéria pro rozhodování o variantách ve využití území vymezeného koridoru, a následně propsána až do textové části 5aZÚR ÚK, zejména do čl. [69b] a [69c] výroku. Podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 4.

Posouzení SEA k takto zpracovanému návrhu 5aZÚR ÚK potvrdilo MŽP svým souhlasným stanoviskem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaným dne 23.8.2023. **Připomínce Po 8c) proto nebylo vyhověno.**

Ad d)

O tom, že předmětem aktualizace ZÚR ÚK budou konkrétní varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo rozhodnuto v PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná. V souladu se stavebním zákonem byl pořizovatel povinen návrh 5aZÚR ÚK prověřit zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území (URÚ), a to včetně posouzení vlivu této koncepce na životní prostředí (SEA) a naturového posouzení (EVL a PO) a sesouladit ho se stanovisky příslušných dotčených orgánů. Výsledkem tohoto postupu byl závěr, že z hlediska vlivů na životní prostředí a následně i z hlediska udržitelného rozvoje území jsou všechny 3 varianty přípustné. Koridor varianty „C“ je však jediným, který není v kolizi se zájmy, chráněnými Ministerstvem obrany, a proto je jediným možným výsledkem procesu pořizování aktualizace ZÚR v rámci přenesené působnosti.

O tom, zda bude návrh 5aZÚR ÚK s nejhodnější variantou koridoru schválen, či zda bude celý návrh 5aZÚR ÚK zamítnut, rozhoduje s ohledem na ochranu zájmů kraje a občanů kraje krajské zastupitelstvo v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona).

K nezákonnosti vymezení (tedy nemožnosti navržení a projednání) jakéhokoliv jiného než oprávněným investorem předloženého koridoru (včetně územní rezervy VRT–ZR1) se pořizovatel vyjádřil v rámci vyhodnocení připomínky Po 8a) a podrobně v textu vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

Připomínce Po 8d) nelze ze strany pořizovatele vyhovět.

K odůvodněním připomínek, uváděných podatelí (včetně dalších podání skupiny Po 8):

- **K části odůvodnění „A“ . Obecně k návrhu 5aZÚR ÚK“**

Některé zde uvedené důvody poukazují na nesplněné nebo nedostatečně splněné povinnosti pořizovatele. S odkazem na vyhodnocení připomínky Po 8a) a zejména na text vyhodnocení společné připomínky Ps 1 (k závaznosti PÚR) pořizovatel uvádí, že se nejedná o činnosti, které jsou v tomto konkrétním případě v kompetenci pořizovatele 5aZÚR ÚK, nýbrž v kompetenci státu prostřednictvím příslušných ministerstev. Pořizovatel se k nim proto není oprávněn vyjadřovat, což u konkrétních bodů uvádí.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

1. K „rozporu s PÚR, nesplnění úkolů z PÚR“

1.1. K „vnitřní zmatečnosti pojmů VRT a RS, změně koncepce“

Podatelé uvádějí, že v návrhu 5aZÚR ÚK se v textu ruší VRT a nahrazuje se „rychlým spojením“ (RS), přitom v SEA se používá jenom VRT. Poukazují na to, že tak dochází k vnitřnímu rozporu a právně nejasným a nejednoznačným výroky v předkládaných dokumentech.

Pořizovatel uvádí, že po formální stránce jsou nejasnosti eliminovány v každém z dokumentů. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – části A. textové části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je na str. 17 zvýrazněn a zarámován text: „Pro účely vyhodnocení SEA je z důvodu zvýšení přehlednosti a snazší orientaci v textu pro daný záměr/koridor užívána též zkratka „VRT“, příp. též označení „dráha““. Následuje text „v rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k terminologickému sjednocení ZÚR ÚK s výše citovaným Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, liniovým zákonem a v neposlední řadě s PÚR ČR, která v článku (83a) koridor ŽD1 vymezuje jako záměr s označením RS 4“.

Obdobně postupovalo i MŽP ve svém stanovisku ze dne 18.1.2022 k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivů na životní prostředí, kterým stanovilo další konkrétní požadavky: „Navrhovatel předkládá pro potřeby aktualizace následující tři varianty řešení koridoru vysokorychlostní tratě (dále také „VRT“).

Po věcné stránce je skutečnost taková, že „rychlá spojení“ je označením pro „*provozně - infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu*“. Předmětem všech součástí 5aZÚR ÚK (návrh, odůvodnění, VV URÚ včetně SEA a naturového hodnocení), je vymezení koridoru pro novostavbu vysokorychlostní tratě jako součásti rychlých spojení. Její označení v návrhu bylo přizpůsobeno jejímu označení v čl. [83a] PÚR ČR (koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1).

Pokud se v některém případě píše o trase VRT z původních ZÚR, je to vždy ve slovním spojení „územní rezerva pro VRT-ZR1“ apod. Podle názoru pořizovatele tak k nejasnostem dojít nemůže.

1.2. K „rozporu s TEN-T“

Jedná se o kompetenci na úrovni státu; řešeno v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22.5.2017.

1.3. K „absenci rozhodnutí Ministerstva dopravy“

Pořizovatel se odkazuje na závaznost PÚR a svůj text vyhodnocení společné připomínky Ps 1. Potřebnost a způsob pořizování a projednávání podkladů Ministerstva dopravy pro své rozhodování je záležitostí interních předpisů.

2. K „absenci územního rozvojového plánu“

Pořizovatel v žádném případě nezpochybňuje hierarchii jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace s postupnou konkretizací záměrů; je mu známa i související judikatura. Tento případ je ale zásadně odlišný.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Nový institut - územní rozvojový plán (ÚRP), jako územně plánovací dokumentace, kterou na základě PÚR ČR vydává opatřením obecné povahy Ministerstvo pro místní rozvoj, je zakotven v § 35a stavebního zákona s účinností od 1.1.2021. Současně bylo do § 32 „Obsah politiky územního rozvoje“, do odst. 1 doplněno písm. g) „stanoví, které plochy a koridory zejména dopravní a technické infrastruktury budou předmětem řešení územního rozvojového plánu“. PÚR tyto plochy a koridory dosud nestanovila a v dohledné době to ani nelze očekávat. Dne 19.7.2023 vydala vláda usnesení č. 552 ke „Zprávě o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky po Aktualizaci č. 4“. V této zprávě je mj. uvedeno: „Do poloviny roku 2023 nebylo naplněno ustanovení § 32 odst. 1 písm. g) stavebního zákona, které říká, že PÚR ČR stanoví, které plochy a koridory zejména dopravní a technické infrastruktury budou předmětem řešení územního rozvojového plánu. Dne 5. června 2023 vyšel ve Sbírce zákonů zákon č. 152/2023 Sb., kterým byl změněn nový stavební zákon. Zákon č. 283/2021 Sb., ve znění zákona č. 152/2023 Sb., písmeno g) v obsahu PÚR ČR nezná (§ 71 a příloha č. 5 zákona č. 283/2021 Sb., ve znění zákona č. 152/2023 Sb.). Pořizování této aktualizace PÚR ČR by se tedy dostalo do rozporu s uvedeným zákonem. Z tohoto důvodu byl návrh opatření pro MMR v části g) Zprávy vypuštěn.“

Co bylo důvodem pro zavedení ÚRP jako nového nástroje územního plánování, uvádí důvodová zpráva k zákonu č. 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, kterým byl s účinností k 1.1.2021 novelizován i stavební zákon, cit.: „Další problematickou oblastí je vymezení klíčových liniových staveb na celostátní úrovni tak, aby bylo možné tento jejich význam přímo uplatnit v jednotlivých povolovacích procesech. V současné době jsou vymezeny v politice územního rozvoje jakožto vládním nástroji územního plánování, avšak přestože je politika územního rozvoje závazná pro další územně plánovací dokumentace, do doby, než jsou v nich jednotlivé liniové stavby promítnuty a konkretizovány, nemůže být k této skutečnosti přihlíženo, a to zejména z důvodu nízké podrobnosti jejich vymezení v politice územního rozvoje, obvykle pouze schematického. O pořízení zásad územního rozvoje nebo jejich aktualizace rozhoduje zastupitelstvo příslušného kraje v samostatné působnosti. Jedná se tedy o rozhodnutí samosprávné a současná právní úprava tak neumožňuje, aby stát mohl na pořízení aktualizace zásad územního rozvoje vyvolané aktualizací politiky územního rozvoje jakkoliv trvat. Tento neutěšený stav potvrzuje i aktuální situace, kdy Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR byla vládou schválena již v dubnu 2015, dosud však byla promítnuta do zásad územního rozvoje pouhých pěti krajů, přičemž některé kraje avizují, že promítnutí aktuální politiky územního rozvoje do zásad územního rozvoje lze očekávat až na přelomu let 2020 a 2021. Tato situace je dlouhodobě zcela neudržitelná a komplikuje umístování a povolování záměrů významných z pohledu nejen České republiky, ale i z pohledu Evropské unie.“

Pořizovatel se domnívá, že prostřednictvím ÚRP bude mít stát možnost odpovídat za své investiční závazky na vnitrostátní i mezinárodní úrovni v celém procesu jejich realizace po linii PÚR – ÚRP – dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ) přímo, nikoliv v územně plánovací rovině nutně prostřednictvím krajů.

ÚRP se sice pořizuje pro celé území státu, ale ÚRP i ZÚR se pořizují ve shodném měřítku a obě koncepce podléhají vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA, příp. NATURA. Obě jsou tedy pořizovány ve stejné podrobnosti. ÚRP je pro pořizování ZÚR závazný (je-li pořízen), ale současně platný stavební zákon

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

neobsahuje ve vztahu ZÚR x ÚRP obdobné ustanovení jako je pro vztah ÚP x ZÚR v § 43 odst. 1, věta poslední: „*Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí*“.

Jiná situace by nastala pouze za předpokladu, že by v PÚR ČR bylo ve smyslu § 32 odst. 1 písm. g) stavebního zákona stanoveno, že např. koridor ŽD1 z čl. (83a) PÚR ČR bude předmětem řešení územního rozvojového plánu. Tak tomu ale není. ÚRP dosud není zpracován a s odkazem na citaci ze zprávy o uplatňování aPÚR č. 4 v podatelí předjímaném/požadovaném rozsahu asi v brzké době ani nebude. Navíc stavební zákon nestanoví lhůtu, do kdy musí být první ÚRP pořízen, tak jak tomu bylo např. u prvních zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně č. 183/2006 Sb.

Pořizovatel uzavírá, že neexistence ÚRP nebrání pořízení aktualizace ZÚR pro záměr uvedený v PÚR, který nemá být předmětem řešení ÚRP. Koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a souladu s PÚR byla posouzena Ministerstvem pro místní rozvoj, které k návrhu 5aZÚR ÚK vydalo souhlasné stanovisko č.j. MMR 51352/2023-81 ze dne 3.7.2023.

3. K „nezákonnému a věcně nesprávnému výběru variant, variantě rušené územní rezervy“

Veškerým požadavkům podatelů na porovnávání variant koridoru ŽD1 s koridorem územní rezervy VRT-ZR1 atp. nelze s poukazem na závaznost PÚR a s odkazem na text vyhodnocení společné připomínky Ps 1 vyhovět. Obdobně je tomu u podatelem připomínaného hodnocení potřebnosti. O potřebnosti i způsobu vymezení koridoru ŽD1 rozhodla vláda schválením PÚR ČR ve vazbě na UV č. 389 ze dne 22.5.2017, kterým schválila Program rozvoje rychlých železničních spojení. Pořizovatel AZÚR nemůže posuzovat záležitosti, které nejsou v jeho kompetenci a tudíž je ve výsledku nemůže promítnout do návrhu 5aZÚR ÚK.

4. K „rozporu s nařízením TEN-T“

Jedná se o kompetenci na úrovni státu; řešeno v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení.

5. K „neproporcionalitě zásahu ve vztahu k obcím a vlastníkům“

K zásadě proporcionality se vyjádřil nejvyšší správní soud (NSS) v rozsudku ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157 v odst. [204] cit.: „*Nejvyšší správní soud cituje částí odůvodnění napadeného rozsudku, v nichž městský soud k předmětné námitce (rozpor se zásadou proporcionality – pozn. pořizovatele) srozumitelným způsobem vyložil, že „... je opatření obecné povahy aktem právním, odborným, ale i politickým, jehož cílem je, aby byl zpracovatelem předložen politickému plénu, tj. zastupitelům, odborný návrh zamýšleného územního uspořádání, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území k jejich posouzení a případnému přijetí. Zastupitelstvo kraje pak jako politický orgán v rozsahu politiky územního rozvoje přijme či nepřijme OOP jako nástroj územního plánování vymezující zájmové oblasti daného kraje. V rozsudku ve věci sp. zn. 6 Ao 6/2010 NSS k námitce nepřiměřenosti konstatoval mj., že není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu, konkrétně jeho územního celku. (...) Otázka přiměřenosti záměru je spojena s loajalitou, neboť v procesu územně plánovací dokumentace nelze zajistit zájmy a dosavadní standard života pro všechny, kterých se záměry v území týkají.

K tomu pořizovatel připomíná, že varianty koridory jsou závazně stanovené PÚR. Výsledkem procesu pořizování aktualizace ZÚR v přenesené působnosti je prověření, zda je či není vyloučeno umístění záměru do území; pokud vyloučeno není, je výsledkem návrh výběru nejvhodnější varianty, a to při vázanosti stanovisky dotčených orgánů, případně řešení jejich vzájemných rozporů. Konečné rozhodnutí o tom, zda bude návrh 5aZÚR ÚK s nejvhodnější variantou koridoru schválen, či zda bude celý návrh 5aZÚR ÚK zamítnut, rozhoduje s ohledem na ochranu zájmů kraje a občanů kraje krajské zastupitelstvo v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona).

6. K „neurčitému a neproporcionálnímu vymezení šíře koridorů“

Stanovená proměnná šířka koridoru 100 – 1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části 5aZÚR ÚK, v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti zásad územního rozvoje a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území. Takto je vymezená šíře koridoru popsána a zdůvodněna jak v SEA, tak v kap. 7, části „Šířka koridoru“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK. V kap. 7 jsou navíc dále vypsána „orientační místa rozšíření ve vybraných úsecích dle jednotlivých variant“ s konkrétními důvody jejich rozšíření.

Stanovení šíře koridoru pro kvalifikovaný odhad záborů ZPF je předmětem kap. 8.1 téhož odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK (viz také text pořizovatele k odůvodnění připomínek Po 7 k ochraně ZPF).

Poukaz podatelů na rozdílnou šíři návrhových koridorů (ŽD1 A až C) a šíře koridoru stávající územní rezervy VRT-ZR1 ve smyslu rozdílných dopadů na životní prostředí z důvodu jejich rozdílné šířky je irelevantní, neboť koridor územní rezervy VRT-ZR1 nebyl návrhovým koridorem. Koridor územní rezervy byl podroben procesu posouzení SEA výlučně z vůle a pro potřeby rozhodování krajského zastupitelstva v samostatné působnosti, nikoliv pro možnost výběru nejvhodnější varianty návrhu v 5aZÚR ÚK. Podrobně viz bod 9. K „nesplnění usnesení zastupitelstva...“ níže.

7. K „nesprávně vymezeným úkolům pro navazující územní plánování“

Pořizovatel se s podatelem zcela ztotožňuje v pohledu na nutnost, ale i zákonnou povinnost postupného zpřesňování jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace (ÚPD) i na závaznost vyšších stupňů ÚPD pro stupně nižší. Obsah, rozsah i podrobnost ZÚR stanoví stavební zákon a jeho prováděcí předpisy. I podle ustálené judikatury ZÚR/AZÚR představují v množině opatření obecné povahy, vydávaných podle stavebního zákona, akt relativně abstraktního charakteru. Je pravdou, že podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, ovšem tento požadavek neznamena, že „realizovatelnost navrhovaných staveb“ má být posouzena již v rámci VV URÚ (SEA) k AZÚR. Ve fázi pořizování ZÚR se v rámci SEA posuzuje a prověřuje pouze ne/možnost realizace určité koncepce, neboť pouze ta je předmětem AZÚR a je v té době známa. Konkrétní stavby (stavebně technické řešení) a jejich vlivy na pozemky a obyvatele předmětem ZÚR/AZÚR nejsou a být nemohou. Podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Ps 3.

Předpokládané vlivy naplnění této koncepce (tedy předpokládané vlivy realizace staveb a opatření) však předmětem posouzení a vyhodnocení SEA jsou, a jsou i důvodem pro uložení eliminačních a kompenzačních opatření pro další stupně přípravy záměru, kde je bude reálně možné uplatnit (při potvrzení výskytu těchto předpokládaných negativních vlivů v rámci posouzení SEA pro ÚP nebo posouzení EIA pro územní řízení).

Náklady na zpracování změn územních plánů (ÚP) projektantem, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a na vyhotovení úplných znění ÚP po jejich změnách uhradí na základě § 42a odst. 6 stavebního zákona a usnesení Zastupitelstva ÚK o pořízení 5aZÚR ÚK obcím oprávněný investor.

K možnosti umístění záměru do nadlimitně zatíženého území (zřejmě hlukem a stavem ovzduší) pořizovatel odkazuje na rozsudek NSS ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157, odst. (213) cit.: „Pokud městský soud opřel svoji argumentaci také o judikaturu Nejvyššího správního soudu, konkrétně rozsudek ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, učinil tak příléhavě a správně. Právě v uvedeném rozsudku totiž Nejvyšší správní soud ve vztahu k otázce posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku vyslovil, že „[z] povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřijatelné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, jak správně poznamenává odpůrce, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“ Podatelem požadovaný „přukaz již na úrovni AZÚR, že definovanými opatřeními... dojde k nápravě nezákonného stavu“, nemá oporu v právních předpisech. Takovým předpisem není ani podatelé uváděný zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Charakterem zákona o

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

životním prostředí se opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud. Podle rozsudku NSS ze dne 18.7.2006 č.j. 1 Ao 1/2006 je zákon o ochraně životního prostředí, „též s ohledem na dobu a okolnosti svého vzniku, jakousi obecnou a programovou normou ochrany životního prostředí v České republice. Jeho účel je vymezen ustanovením § 1: „Zákon vymezuje základní pojmy a stanoví základní zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů; vychází přitom z principu trvale udržitelného rozvoje.“... „Rámcová a programová ustanovení zákona o životním prostředí pak nalézají svoji realizaci ve značném množství složkových zákonů, jejichž ustanoveními a prostřednictvím orgánů státní správy v nich určených jsou pak vymáhána. V oblasti průřezové ochrany jsou ustanovení zákona o ochraně životního prostředí realizována zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.“ Z této citace je zřejmé, že praktická ochrana životního prostředí je zajišťována prostřednictvím příslušných zvláštních zákonů a dotčených orgánů, které zájmy, chráněné těmito zákony, hájí.

8. K „absenci kompenzací a kompenzačních opatření pro obce“

Zde podatel neuvádí nic konkrétního, odkazuje až na část B svého odůvodnění připomínek.

9. K „nesplnění usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022“

V průběhu zasedání Zastupitelstva ÚK (ZÚK) bylo do usnesení, kterým mělo ZÚK rozhodnout o pořízení aktualizace ZÚR na žádost oprávněného investora, doplněno, že „ZÚK podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK“. Předmětem této aZÚR bylo, v souladu s PÚR ČR - na základě žádosti oprávněného investora vybrat nejvhodnější ze tří jím předložených variant koridoru, což se děje prověřením všech předložených variant v procesu pořizování aktualizace a následným výběrem nejvhodnější z nich. Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. [83a] PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1). Jelikož je ZÚK orgánem, který bude ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhodovat o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh 5aZÚR ÚK zamítne (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona), požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty.

V této věci pořizovatel odkazuje na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 ze dne 21.6.2012: „Krajský úřad v územním plánování v rámci přenesené působnosti vykonává zejména odbornou a administrativní činnost pořizovatele územněplánovací dokumentace a územněplánovacích podkladů. K tomu disponuje kvalifikovaným personálem splňujícím odborné požadavky pro výkon územněplánovací činnosti. Oproti tomu zastupitelstvo kraje v rámci své samostatné působnosti vydává zásady územního rozvoje a schvaluje výstupy jednotlivých etap v průběhu pořizování územněplánovací dokumentace (přiměřeně srov. Hegenbart, M., Sakař, B. a kol. Stavební zákon. Praha: C. H. Beck, 2008. s. 31 – 32); prostřednictvím této působnosti vykonává zastupitelstvo svoji politickou vůli. Aby

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

byl proces pořizování zásad územního rozvoje úspěšný, je tedy nezbytné, aby krajský úřad, jakožto orgán garantující profesionalitu celkového procesu a hájící veřejný zájem, a zastupitelstvo kraje, reprezentující politickou vůli občanů kraje, při pořizování územněplánovací dokumentace vzájemně spolupracovali. Na druhou stranu je však nutné, aby ani jeden z orgánů nepřekračoval zákonem vymezené mantinely svěřené působnosti a nezasahoval do činnosti uložené zákonem orgánu druhému.“ V duchu této citace si zastupitelstvo nechalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. S odkazem na čl. [83a] PÚR však takové dopracování nepřicházelo v úvahu, neboť by s touto PÚR bylo v rozporu.

10. K „nevhodnosti pořizování návrhu zkráceným postupem“

Zkrácený postup pořizování invariantních aktualizací ZÚR a změn ÚP byl do stavebního zákona zaveden s účinností od 1.1.2018 zákonem č. 225/2017 Sb. s cílem zásadního zkrácení jejich pořizování. Dle důvodové zprávy k této novele *„zkrácený postup aktualizace zásad územního rozvoje spočívá ve vypuštění zpracování návrhu zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje za uplynulé období nebo jiného zadání, jejich projednání a schvalování (zastupitelstvo kraje rovnou rozhodne o obsahu) a po rozhodnutí zastupitelstva a zpracování návrhu aktualizace je upuštěno od samostatné etapy projednání s ministerstvy a dotčenými orgány, jejich stanoviska postačí až v navazující fázi pořizování. Počínaje veřejným projednáním je už postupováno jako dosud, jen případné získání stanoviska orgánu SEA (včetně předcházejících jednání) a uplatnění stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj jako nadřízeného orgánu územního plánování bylo nutné přenést z vypouštěné etapy společného jednání do etapy veřejného projednání a postupu navazujícího na veřejné projednání. Takto upravený postup plně zajišťuje všechna práva, která jsou obsažena ve standardním postupu pořizování aktualizace.“* Zkrácení postupu i pro variantní aktualizace ZÚR a změny ÚP přinesla až novela liniového zákona zákonem č. 403/2020 Sb., účinná od 1.1.2021.

Při pořizování AZÚR zkráceným postupem podle paragrafů 42a a 42b stavebního zákona tedy dochází pouze k tomu, že se k návrhu AZÚR a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) nekoná samostatné (neveřejné) jednání pořizovatele s dotčenými orgány, sousedními kraji a Ministerstvem pro místní rozvoj, ke kterému může veřejnost pouze zaslat písemné připomínky, ale toto jednání je sloučeno až s veřejným projednáním, kterého se účastní i veřejnost.

Pokud je návrh aktualizace zpracován ve variantách, liší se oba postupy pořizování tím, že v „nezkráceném“ postupu jsou předmětem společného jednání všechny varianty, poté krajské zastupitelstvo rozhodne o nejhodnější variantě (podle § 38 odst. 2 stavebního zákona je při jejím výběru vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů), a předmětem veřejného projednání už je jen vybraná varianta. Ve zkráceném postupu pořizování se koná veřejné projednání nad návrhem se všemi variantami. Proto se i veřejnost vyjadřuje ke všem variantám. O vybrané variantě rozhoduje zastupitelstvo až současně se schválením návrhu AZÚR. Podle § 42b odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo při výběru

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

nejvhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů, případně výsledky řešení rozporů mezi jejich stanovisky.

Výsledné schválení (vydání) návrhu AZÚR v obou případech (zkráceným i nezkráceným postupem) krajské zastupitelstvo vykonává z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona). Zastupitelstvo tak může rozhodnout, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda celý návrh AZÚR zamítne.

Ze shora popsanych důvodů si pořizovatel není vědom žádných podatelem uváděných „*nástrojů standardního procesu*“, které by byly ve zkráceném postupu vynechány. U variantního návrhu pořizovatel ve zkráceného postupu naopak vidí jako výhodu, že veřejnost se účastní jednání s dotčenými orgány v době, kdy jsou ještě „ve hře“ všechny varianty.

- K části odůvodnění „B“. Připomínky k VVURÚ a SEA“

Některé zde uvedené důvody poukazují na nesplněné nebo nedostatečně splněné povinnosti pořizovatele. S odkazem na vyhodnocení připomínky Po 8a) a zejména na text vyhodnocení společné připomínky Ps 1 (k závaznosti PÚR) pořizovatel uvádí, že se nejedná o činnosti, které jsou v tomto konkrétním případě v kompetenci pořizovatele 5aZÚR ÚK, nýbrž v kompetenci státu prostřednictvím příslušných ministerstev. Pořizovatel se k nim proto není oprávněn vyjadřovat, což u konkrétních bodů uvádí.

1. K „obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy“

Pořizovatel se neshoduje s podatelovým závěrem, že pořízení aktualizace ZÚR pro záměr uvedený v PÚR, je z důvodu neexistence územního rozvojového plánu (ÚRP) ve svém důsledku obcházením zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

K „neexistenci ÚRP“ se pořizovatel podrobně vyjadřoval již v bodě 2 části A této připomínky (Po 8). PÚR ČR nestanoví, že koridor ŽD1 má být vymezen v ÚRP; ÚRP dosud nebyl pořízen; stavební zákon ani PÚR ČR nevyklučují aktualizaci ZÚR pro záměr, vymezený v PÚR. Platná PÚR ČR článkem 83a tento postup jako úkol pro územní plánování naopak ukládá, a to příslušným krajům, jejichž úřady jsou pořizovateli ZÚR/AZÚR.

Ve věci posouzení SEA: ÚRP i ZÚR mají být pořizovány ve shodném měřítku, tedy ve stejné míře podrobnosti. Rámcový obsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., je speciálně upraven v příloze stavebního zákona, a je pro ÚRP i ZÚR shodný. Jak v ÚRP, tak v ZÚR jsou předmětem posuzování SEA pouze navrhované záměry (vyjma kumulativních a synergických vlivů, které berou v úvahu i záměry stávající a předpokládané, a to bez ohledu na hranice řešeného území). Pokud by ÚRP, případně nově zřizovaný institut - „dílčí ÚRP“, obsahoval pouze nové tratě rychlých železničních spojení, protože žádný jiný celorepublikový záměr/koncepce nebude v té době připravován, mělo by posouzení i vyhodnocení SEA probíhat a dopadnout pro ÚRP i 5aZÚR ÚK shodně. Také přeshraniční vlivy ZÚR/AZÚR se v SEA posuzují stejně jako v ÚRP.

Podle pořizovatele je navíc třeba rozlišovat mezi posuzováním koncepce a záměru. U koncepce se posuzují předpokládané vlivy, neboť záměr včetně jeho technického řešení ještě není konkretizován. Tomu odpovídá i „přesnost“ výsledků vyhodnocení vlivů koncepce, která by byla v daném případě pro ÚRP a ZÚR srovnatelná. ZÚR/AZÚR jsou s odkazem na § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

„ucelenou koncepcí“, která podléhá posouzení SEA v každém případě (AZÚR, pokud tak stanoví příslušný orgán ochrany ŽP), bez ohledu na to, zda obsahuje nebo neobsahuje koridory vedoucí územím více krajů. ZÚR/AZÚR tedy nejsou „částí záměru“, který by byl nezákonně rozdělen. Tím se SEA liší od EIA – posouzení konkrétního záměru (stavby) na životní prostředí.

V souladu s § 10 odst. 2 a 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí se záměr (stavba) posuzuje vždy celý, byť předmětem konkrétního řízení u stavebního úřadu je jen jeho část. I toto ustanovení ale neplatí absolutně. Podle § 5 odst. 2 se „v dlouhodobém záměru jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku“. Pořizovatel je přesvědčen, že vymezení koridoru ŽD1 v ZÚR na základě PÚR, je souladné jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí.

Pořizovatel je naopak s podatelem zajedno v tom, že citovaná ustanovení směrnic EU nejsou přímo použitelná, ale do našeho právního řádu již byla transponována. Pořizovatel je tedy přesvědčen, že pokud pořizovatel AZÚR i posuzovatel SEA postupují podle platných právních předpisů ČR, nemůže se jednat o obcházení legislativy EU.

2. K „nesplnění požadavků stanoviska MŽP z 18.1.2022“

K veřejnému projednání návrhu koncepce 5aZÚR ÚK (včetně vyhodnocení SEA) vydalo MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, pod č.j. MZP/2022/710/5141, dne 31.1.2023, stanovisko dle § 42b odst. 4 stavebního zákona. Součástí tohoto stanoviska byly i připomínky k tímto subjektem uloženým (dne 18.1.2022) a posuzovatelem SEA splněným podrobnějším požadavkům na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Závěrem MŽP „podle § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na ŽP požadovalo vyhodnocení SEA včetně naturového hodnocení dopracovat ve smyslu výše uvedeném a takto opravené nejprve předložit MŽP ke kontrole a až poté požádat společně s dalšími podklady dle § 42b odst. 6 stavebního zákona o vydání stanoviska dle § 10g zákona o posuzování vlivů na ŽP“. Na základě požadovaným způsobem opraveného a dopracovaného vyhodnocení SEA (včetně dalších náležitostí) vydalo MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, dne 23.8.2023 pod č.j. MZP/2023/710/2544 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Pořizovatel přesto k jednotlivým, dle podatele „nesplněným požadavkům MŽP“, stručně uvádí:

Ad 1. Podatel má pravděpodobně na mysli text na str. 122 (kap. 6.1 Postup při hodnocení vlivů) vyhodnocení SEA – jinde ho pořizovatel nedohledal. Zde je uvedeno, že „K vymezení koridoru pro VRT v 5aZÚR ÚK dochází na základě výsledků tzv. ideové a studijní fáze, která v sobě zahrnuje zpracování různých druhů specificky zaměřených studií. (...) Výsledky studie proveditelnosti schvaluje Ministerstvo dopravy, resp. schvaluje dále sledované varianty. Z pohledu územního dopadu prověřovaného záměru VRT je výstupem těchto studií proveditelnosti pás území (koridor), který je podkladem pro aktualizaci ZÚR (vše podtrženo pořizovatelem).

Dále SEA na str. 16 uvádí, že „požadavek na variantní vymezení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK byl uplatněn ze strany oprávněného investora – Správy železnic s. o. (...) Oprávněný investor předložil 3 varianty, které vycházejí z

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy na úseku železniční dopravy.

Posuzovatel SEA v kontextu dokumentu „SEA“ popisuje, co předcházelo žádosti o aktualizaci ZÚR, či jakým postupem oprávněný investor dospěl k podání žádosti o vymezení tohoto konkrétního koridoru v 5aZÚR ÚK.

K tomu pořizovatel odkazuje také na § 17 kompetenčního zákona (zákon č. 2/1969 Sb.), dle něž je „*Ministerstvo dopravy ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování*“. S odkazem na čl. (83a) PÚR ČR a text vyhodnocení společné připomínky Ps 1 není žádná jiná varianta koridoru v souladu s PÚR, a proto nemůže být předmětem 5aZÚR ÚK .

Předmětem ZÚR/AZÚR není technické řešení stavby, proto ani SEA nemůže počítat s vedením trasy/části trasy po estakádách. Pro možnost posouzení a vyhodnocení vlivů záměru na ŽP počítá pouze s předpokládanými tunelovými úseky, které jsou následně „*zezávazněny*“ v čl. [69b] odst. 1, písm. c) výroku 5aZÚR ÚK jako úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru.

MŽP v požadavku č. 1 požaduje mj. posouzení vlivů na střety s migračními trasami velkých savců a zachování migrační prostupnosti. V požadavku č. 9 požaduje MŽP vyhodnotit ovlivnění migrační prostupnosti krajiny a také vyhodnotit akceptovatelnost variantního řešení koridoru pro VRT z hlediska dotčení funkčnosti dálkových migračních koridorů velkých savců, jejich bariér a migračně významných území. K tomu MŽP odkazuje na podklady, poskytované Agenturou ochrany přírody a krajiny (AOPK) do územně analytických podkladů (ÚAP). Popis vypořádání obou těchto požadavků posuzovatelem je uveden na str. 10 a 12 vyhodnocení SEA. Na podatelem uváděné str. 141 SEA (pro var. A) a obdobně na str. 161 pro var. C jsou v tabulce i v textu vyhodnocení oba požadavky MŽP.

- Ad 2. MŽP požadovalo důsledné vyhodnocení vlivu variant koridoru na veřejné zdraví obyvatel, nikoliv „*dopadů na vnímání kvality života, pohodu bydlení atd.*“, jak uvádí podatel. Ve vyhodnocení SEA, na podatelem citované str. 105, jsou podrobně rozvedeny a vzájemně poměřeny posuzované determinanty veřejného zdraví – jako součást kapitoly č. 4 „*Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním ÚPD významně ovlivněny*“. V úvodu kap. č. 4 je uvedeno, že „*tato část hodnocení má pouze indikativní charakter. Nenahrazuje ani nezduvojuje hodnocení vlivů prováděné v kapitole 6., kde teprve dochází ke kvantifikaci, resp. odhadu významnosti předpokládaných vlivů na úrovni konkrétních výroků. Významnost vlivů indikovaných v této kapitole se tedy při vlastním hodnocení může ale i nemusí potvrdit*“. Samotné hodnocení vlivů na obyvatelstvo, hluk, vibrace a veřejné zdraví konkrétně pro var. C. je uvedeno na str. 181.
- Ad 3. a 5. Srovnání nulové a aktivní varianty (všech 3 variant, neboť v daném měřítku ZÚR jsou jejich negativní vlivy srovnatelné) je předmětem kapitoly 7.2. (str. 190 a násl.). V kap. 11.2. a 11.3. (str. 202 a násl.) jsou uvedeny požadavky na prostorová a projektová opatření k minimalizaci negativních vlivů na ŽP.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Ad 7. Odůvodnění připomínky ze strany podatele je nekonkrétní.

Ad 12. a 14. Samo MŽP ve svém požadavku uvádí, že rozsah opatření (vymezení dočasných, případně trvalých deponií) se mj. odvíjí od maximálního možného využití vytěženého a vyrubaného materiálu v hospodářském cyklu nebo pro sanace a rekultivace území dotčených těžbou.

Pro pořizování ZÚR (obecně) nejsou zákonem vyžadovány geologické průzkumy (podrobně viz text k odůvodnění připomínky Pt 5 – „k absenci geologického průzkumu“). Není také známo technické řešení budoucí stavby. V době pořizování 5aZÚR ÚK tak není známo konkrétní složení vytěženého nebo vyrubaného materiálu a tím i jeho další využitelnost pro tuto nebo jiné stavby. Bez znalosti technického řešení stavby, včetně podmínek zakládání a bilance zemin, nelze kvantifikovat jak vytěženou zeminu, tak její případnou potřebu na stavbě či přebytky. Uvedené bylo předmětem pracovního jednání vybraných ústředních správních úřadů (MŽP, MPO, MD, MMR, ČBÚ, ČGS), zpracovatele a pořizovatele 5aZÚR ÚK. Závěrem bylo dohodnuto, že s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, není možné, aby byly vymezovány a posuzovány doprovodné plochy pro deponii vyrubaného materiálu.

Nad rámec návrhu 5aZÚR ÚK pořizovatel doplňuje, že jako cíl těchto opatření (vymezení dočasných, případně trvalých deponií) uvedlo MŽP minimalizaci záboru zemědělské a lesní půdy. Tento požadavek vyplývá ze zákona o ochraně ZPF i z lesního zákona a musí být respektován i v dalších stupních, vedoucích k realizaci stavby, včetně dokumentace k EIA a územnímu řízení nebo společnému povolení. S ohledem na rozsáhlá území dotčená těžbou v Podkrušnohoří, navíc dobře dostupná i po železnici, lze případný přebytek vytěženého a nevyužitelného materiálu řešit jiným způsobem, než ukládáním na zemědělské nebo lesní půdě. Konkrétní řešení bude předmětem následujících stupňů přípravy; je i povinnou součástí projektové dokumentace dopravních staveb.

Ad 18. Podrobné hodnocení každé varianty je obsahem kapitoly 6. SEA. Porovnání jednotlivých variant za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí je provedeno formou tabulky v kap. 7.1 „srovnání variant“. Důvod minimálních rozdílů mezi vlivy jednotlivých variant je uveden na téže str.: „*V předchozí kapitole 6. byly vyhodnoceny vlivy navrhovaných variant koncepce a bylo konstatováno, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou srovnatelné, resp. nebyla identifikována složka životního prostředí, která by byla uplatněním koncepce v té které variantě významněji ovlivněna. Tato skutečnost je dána zejména tím, že varianty koridoru jsou v úsecích hranice Středočeského/Ústeckého kraje – Podluský a úsek Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN vymezeny invariantně (v úplném překryvu) a pouze ve zmíněném prostoru mezi Podluský a Ústím nad Labem jsou vymezeny variantně. Relativně významnějšími negativními vlivy uplatnění koncepce je ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, fragmentace krajiny a hluková zátěž území. Ale i v tomto případě lze míru ovlivnění u obou variant hodnotit s ohledem na měřítko 5aZÚR ÚK shodně.*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Přeshraniční vlivy ani vlivy na území jiných krajů nebyly u žádné varianty zjištěny.“

Koridor rušené územní rezervy VRT-ZR1 do posouzení a stanovení pořadí variant nemohl být zahrnut, jelikož se nejedná o návrhový koridor – nebyl předmětem návrhu AZÚR. Předmětem návrhu AZÚR být nemohl pro rozpor s PÚR ČR – viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1

3. K „absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů“

Podatelem uváděná judikatura byla výsledkem soudního přezkumu územně plánovacích dokumentací zpracovaných před rokem 2015. V únoru 2015 bylo ve Věstníku MŽP zveřejněno Metodické doporučení Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Tato metodika je uvedena textem: „*Nejvyšší správní soud (NSS) svým rozsudkem 1Ao 7/2011-526 ze dne 21. 06. 2012 zrušil opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, vydané usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22.09. 2011 č. 1552/11/Z25. Za hlavní důvod soud označil nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů předmětné koncepce. V odůvodnění rozsudku mj. konstatuje „...absenci metodického postupu při hodnocení kumulativních a synergických vlivů koncepcí a územně plánovacích dokumentací, který by byl akceptován subjekty účastnicími se procesu schvalování těchto materiálů a zároveň odpovídal požadavkům právních předpisů“.* Toto konstatování je platné i pro metodiku posuzování vlivů ZÚR obecně. Z tohoto důvodu MŽP ČR, odbor posuzování vlivů a integrované prevence zadal smlouvou o dílo č.6/OPVIP/2012 zpracování návrhu metodického postupu pro hodnocení vlivů koncepčních dokumentů z oblasti územního plánování na životní prostředí...“

Výsledná metodika o rozsahu 173 stran je zpracována velice podrobně a mj. reaguje na všechny „požadavky“ NSS z daného rozsudku.

Na důvodnost vycházet při zpracování vyhodnocení SEA z této Metodiky poukazuje MŽP již při stanovení podrobnějších požadavků na jeho obsah a rozsah. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) 5aZÚR ÚK je tato metodika MŽP uvedena na str. 225, v kap. 15. – v seznamu podkladů a použité literatury.

Kumulativní a synergické vlivy byly posouzeny a vyhodnoceny způsobem uvedeným v Metodice a odpovídajícím měřítku a podrobnost ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona).

Postup při hodnocení 5aZÚR ÚK z hlediska kumulativních a synergických vlivů je předmětem kapitoly 6.2. SEA (str. 127 a násl.). Konkrétní kumulativní a synergické vlivy pro var. C jsou popsány a vyhodnoceny v tabulkách na str. 184 a 185 SEA, a to včetně návrhu monitoringu těchto vlivů (kvalita ovzduší, hluk). Podrobněji viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 4.

4. K „nesprávnosti vyhodnocení SEA“

I v tomto bodě je za zásadní nedostatek návrhu 5aZÚR ÚK podatelem označováno nedostatečné porovnání tří variant koridoru ŽD1 s trasou územní rezervy VRT-ZR1. Jedná se zejména o celý bod 4a. a 4c. K tomu se pořizovatel vyjadřoval již několikrát i v této připomínce. Územní rezerva nebyla součástí návrhu AZÚR a je v rozporu s PÚR.

K bodu 4a ještě pořizovatel doplňuje, že zpracovatel dokumentace 5aZÚR ÚK i posuzovatel SEA, stejně tak jako pořizovatel, spolupracovali na pořízení aktualizace konceptního územně plánovacího dokumentu, definovaného stavebním zákonem a ve vazbě na to upraveného i v zákoně o posuzování vlivů na

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

životní prostředí, označeného jako zásady územního rozvoje. Společně s územním rozvojovým plánem (ÚRP), který doposud nebyl vydán, jsou ZÚR nejjobecnější územně plánovací dokumentací (ÚPD) – viz Díl 3 stavebního zákona; jmenovitě ZÚR viz § 36. Tato ÚPD se v nižších stupních (dalších fázích) dále konkretizuje. V daném případě se v 5aZÚR ÚK vymezuje „prázdný pruh území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Podatel obviňuje zpracovatele z neznalosti a neposouzení jevů a skutečností, které předmětem či součástí návrhu 5aZÚR ÚK nebyly a ze zákona ani být nemohou (viz např. napadaná „absence podélného profilu jedné z variant, nezobrazení valů a zářezů v situaci, četnost průjezdů osobních či nákladních vlaků, neposouzení vedení trati po estakádě nebo zvýšení a přesměrování automobilové dopravy k terminálům).

Ad i. K „zatížení hlukem“ a s tím souvisejícímu „neřešení terminálu v Roudnici nad Labem“:

Podle čl. [69a] se aktualizací v ZÚR ÚK zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ustecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN, včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Terminál v Roudnici nad Labem je v ZÚR zohledněn pouze prostřednictvím rozšíření návrhového koridoru v úseku Mnetěš až do k.ú. Podluský – viz odůvodnění šířky koridoru v kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“ textové části Odůvodnění II.A a výkres č. 8 Schéma šířkového uspořádání variant koridoru 5aZÚR ÚK.

Cílem základní rozvahy o rozsahu hlukových limitů na str. 146 SEA, na kterou poukazuje podatel, je na základě výpočtů z technicko – provozní studie VRT zjistit vzdálenost od trati, do které jsou překračovány hlukové limity, a to při různé výšce vedení trati vzhledem k terénu. Od takto zjištěných vzdáleností se v měřítku a podrobnosti ZÚR odvíjí potřebný odstup trati od obytné zástavby, případně nutnost protihlukových opatření, která mohou mít vliv na šíři koridoru (v závislosti na jejich technickém řešení) a zároveň na jejich zohlednění ve výroku ZÚR jako kritéria pro rozhodování o možných variantách koridoru.

Zároveň se na stejném místě (pro var. C na str. 181) SEA uvádí, že *„Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy v území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.*

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.“

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

V kap. 5., na str. 119 SEA, je k popisu problematiky hluku a vibrací přiložen obrázek s výřezem ze strategické hlukové mapy pro železnici, dokumentující účinnost protihlukových opatření ve vztahu ke stávající zástavbě.

V rámci 5aZÚR ÚK bylo prokázáno, že problematika hluku je řešitelná, ovšem z úrovně ZÚR nelze přijmout konkrétní opatření. Ta musí reagovat mj. na konkrétní technické řešení stavby.

Ad ii. K „úrovni znečištění ovzduší neposouzenou zvýšenou a přesměřovanou dopravou k terminálům“ – viz první odstavce předchozího bodu.

Ad iii. K „ochraně přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněné druhy)“:

Podatelův odlišný názor na vyhodnocení předpokládané intenzity vlivu koncepce na krajinný ráz se netýká varianty C, ale variant A a B. Var. C je zmiňována v souvislosti s přemostěním Labe a stávajících železničních tratí a s tunelovými portály. Ve vazbě na důsledky ražby tunelů je namítáno také možné ohrožení vodního režimu zvláště chráněných rostlin, vyskytujících se v lokalitách nad těmito tunely. K tomu pořizovatel uvádí, že technické řešení stavby není předmětem 5aZÚR ÚK. Podatelem předpokládané vlivy budou předmětem posouzení EIA k technickému řešení konkrétního záměru a závazných stanovisek příslušných dotčených orgánů k dokumentaci k územnímu řízení nebo společnému povolení. Podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Ps 3.

Ad iv. K „nepřípustnému vlivu realizace VRT na záplavová území a nedostatečnosti posouzení AZÚR v tomto ohledu“:

Jak sám podatel cituje, SEA a následně i návrh 5aZÚR ÚK se předpokládanými vlivy koridoru na záplavová území zabývá. U varianty C je to v kapitole 4.5. SEA. Konstatuje, že v důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může ve vyjmenovaných situacích dojít ke změně odtokových poměrů. Aby k tomu nedošlo, navrhuje opatření (stavebnětechnické řešení stavby včetně jejího založení v závislosti na hydrotechnickém posouzení stavby), která ale mohou být předmětem až navazujících fází projektové přípravy – dokumentace k územnímu řízení (nebo společnému povolení) včetně dokumentace EIA. V kap. 8.2. SEA proto bylo stanoveno prostorové opatření „zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území. Toto opatření bylo zohledněno jako úkol pro územní plánování v čl. [69b] odst. 1 písm. d) a jako kritérium pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru v čl. [69c] odst. 2 návrhu výroku 5aZÚR ÚK.

Projektant návrhu AZÚR i posuzovatel SEA vycházeli z aktuálních dat územně analytických podkladů (ÚAP), verifikovaných příslušnými poskytovateli údajů. V souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, jsou obsahem databáze veškerá zde uvedená data související s povodněmi, mj. i záplavových území včetně aktivních zón. Podatel poukazuje - v souvislosti s vydáním Národního plánu povodí Labe v lednu 2022, na „významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe“, především v okolí Chodoun a Křešic. K tomu pořizovatel uvádí, že záplavové území včetně aktivních zón vymezuje a aktualizuje na základě žádosti správce vodního toku příslušný vodoprávní úřad opatřením obecné povahy, nikoliv MZe Národním plánem povodí Labe (§ 66 odst. 1 vodního zákona). Podle § 107 odst. 1 písm. m) tohoto zákona je v tomto případě příslušným

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

vodoprávním úřadem Krajský úřad Ústeckého kraje. V současné době je návrh aktualizace záplavového území řeky Labe na území Ústeckého kraje ve fázi pořizování. Výsledek opatření obecné povahy nelze předjímat. Aktualizovaná data budou po nabytí účinnosti opatření obecné povahy, kterým se záplavové území aktualizuje, podkladem pro další fáze projektové přípravy. V těchto dalších fázích také může vodoprávní úřad požadovat pro stavbu trati, která je v záplavovém území nebo může zhoršit průběh povodně, zpracování povodňového plánu a také může s ohledem na záplavové území stanovit zvláštní podmínky pro provádění stavby včetně zařízení stavenišť.

Pořizovatel je ve shodě s podatelem v tom, že v určitých místech může v konkrétní situaci dojít ke kumulaci problémů a omezení. To se ovšem prokáže až na základě návrhu konkrétního technického řešení stavby a jejího přesného umístění. Ani teoretická možnost kumulace problémů při technickém řešení a realizaci stavby není důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3, věty poslední stavebního zákona a řešení podrobností, náležitých svým obsahem územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí, již v ZÚR. Proto je možné i to, že se v dalším stupni projektové přípravy ukáže, že je záměr v koridoru vymezeném 5aZÚR ÚK nerealizovatelný. Tuto situaci stavební zákon nevylučuje a ustálená judikatura na ni, v souvislosti s poukazem na skutečnost, že záměry vymezené v nadřazené územně plánovací dokumentaci nejsou ve vztahu k nižším a podrobnějším stupňům dokumentace závazné absolutně, připomíná.

Dále s odkazem na stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky pořizovatel připomíná, že předmětem územně plánovací činnosti, tedy ani součástí pořizování ZÚR/AZÚR, nejsou ekonomické náklady ani ekonomické dopady pořizované územně plánovací dokumentace. V daném případě byla předpokládaná finanční náročnost staveb vysokorychlostních tratí součástí materiálu Ministerstva dopravy č.j. 493/17, části III, která byla usnesením vlády ze dne 22.5.2017, č. 389 schválena jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení.

Ad v. K „vlivu na povrchové a podzemní vody a odtokové poměry“:

(Pro upřesnění: Podatel pravděpodobně omylem poukazuje na kap. 3.2., str. 50 SEA. Jím citovaný text je na str. 59 kap. 3.3.; v kap. 6.4 je na str. 171 ke koridoru C uveden totožný text jako podatelem uváděný text pro koridor B na str. 154).

ZÚR jsou v rámci územně plánovacích dokumentací poměrně obecnou koncepcí s právními předpisy stanovenými podklady, rozsahem, obsahem a měřítkem (podrobností). Předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru – „prázdného pruhu území“ pro budoucí umístění stavby vysokorychlostní železniční trati, nikoliv tato stavba samotná. Ve fázi pořizování 5aZÚR ÚK tak není známa přesná poloha trati (v horizontálním i vertikálním směru) ani její stavebně technické řešení včetně tomu odpovídajícího způsobu založení. Přitom i sám podatel uvádí, že každá varianta technického řešení bude mít zcela jiné vlivy na okolí. V rámci SEA byly identifikovány předpokládané nepříznivé vlivy uplatnění koncepce (tedy realizace stavby), v tomto případě na povrchové a podzemní vody. V kap. 8.3. a 11.3. SEA bylo proto formulováno a doporučeno projektové opatření, náležitější do fáze projektové přípravy včetně posouzení EIA: *„Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

hydrogeologického průzkumu území“. S odkazem na § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti, náležitější svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím) nebylo zapracováno do výrokové části 5aZÚR ÚK. V daném případě, kdy je záměrem stavba dráhy, je doporučené projektové opatření shodné s právní úpravou dané oblasti. Pro stavby dráhy, povolované společným povolením podle liniového zákona (zákon č. 416/2009 Sb.) platí vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury. V příloze č. 1 jsou uvedeny podrobné požadavky na dokumentaci stavby. Povinnými údaji souhrnné zprávy jsou mj.:

- „geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod,
- výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.“

Pouze na základě vyhodnocení předpokládaných vlivů koncepce na povrchové a spodní vody, bez hydrogeologických průzkumů a znalosti stavebně technického řešení stavby, nelze v návrhu ani v odůvodnění 5aZÚR ÚK „jednoznačně uvést konkrétní opatření, jak by byla situace řešena“ (případné náhradní zdroje vody), jak podatel požaduje.

Ad vi. Ke „geologii a horninovému prostředí“:

Podatel uvádí, že geologické posouzení variant je provedeno pouze na základě rešerší ze studie z roku 2015 a důkazem uvádí konkrétní odkaz na web správy železnic. Dále odkazuje na str. 15 – 16, kde má být uvedeno, že Travčický tunel lze provádět pouze hloubením... V podkladech 5aZÚR ÚK (včetně VV URÚ – SEA) se citovaný odkaz ani stránka s uvedeným obsahem nevyskytuje. Podatelem uvedené citace jsou z územně technické studie Správy železnic „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“, která ovšem podkladem ZÚR nebyla. V oblasti geologie a horninového prostředí byly pro 5aZÚR ÚK, v souladu s § 27 odst. 1 stavebního zákona, použity aktuální územně analytické podklady (ÚAP) a veřejně přístupná data České geologické služby – viz kap. 15. SEA - „Seznam podkladů a použité literatury“. Geologické a hydrogeologické průzkumy jsou ze zákona podkladem až pro dokumentaci pro umístění stavby, nikoliv pro územně plánovací dokumentaci.

Nestabilní podloží v prostoru mezi Chodouny a Lounky je v dalších fázích projektové přípravy technicky řešitelné. Na citované str. 95 je nestabilní podloží v tomto úseku uváděno jako komplikace pro možnost vyřešení křížení návrhového koridoru s právě realizovaným vedením ZVN 400 kV TR Výškov - TR Babylon v obtížně řešitelném „podélném směru“ a vyžadovalo by uložení úkolu pro další fáze přípravy. Toto podélné křížení se ovšem týká pouze var. B. U varianty C dochází k relativně snadno řešitelnému křížení v kolmém směru, které uložení takového úkolu nevyžaduje.

Geotermální vrt na Litoměřicku 5aZÚR ÚK respektuje. Textová i příslušná grafická část SEA i koordinační výkres (graf. část odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK) obsahuje Chráněné ložiskové území „CHLÚ Litoměřice I. – GTE“,

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

kteřé pro něj bylo zřízeno. Do tohoto CHLÚ však zasahuje pouze var. A.

Ad vii. K „zemědělskému půdnímu fondu“ (ZPF):

Podatelé namítají nepřípustný vliv na ZPF a v tomto ohledu na nedostatečnost posouzení 5aZÚR ÚK. Všechny varianty jsou vymezeny na nejkvalitnější půdě, čímž dojde k její likvidaci. Dále namítají přímý rozpor se základními ustanoveními a principy zákona o ochraně ZPF (včetně ne/porovnání s jiným možným řešením a ne/porovnáním veřejného zájmu na realizaci VRT a ochraně ZPF).

Požizovatel uvádí, že trasa koridoru ve variantách ŽD1 – A, ŽD1 – B a ŽD1 – C byla navržena a předložena oprávněným investorem k aktualizaci ZÚR ÚK na základě čl. [83a] PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR v přenesené působnosti závazná. K tomu podrobně viz text k vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

K navržení koridoru ŽD1 oprávněným investorem došlo na základě výsledků tzv. ideové a studijní fáze, která v sobě zahrnovala zpracování různých druhů specificky zaměřených studií. Tyto studie se týkaly jednak vyhledávání vhodných tras a možností budoucího provozu vlaků (tzv. studie proveditelnosti), jednak zvažovaly možnosti budoucího technického řešení samotné trati (tzv. technicko - provozní studie). Výsledky studie proveditelnosti schválilo Ministerstvo dopravy, resp. schválilo dále sledované varianty. Z pohledu územního dopadu prověřovaného záměru ŽD1 je výstupem těchto studií proveditelnosti pruh území (koridor), který je podkladem pro aktualizaci ZÚR. Všechny 3 předložené varianty v jednom úseku procházejí Polabím. Je to způsobeno nutností propojit navrhovaným koridorem ŽD1 do systému Rychlých spojení stávající levobřežní železniční trať 090 a pravobřežní trať 072.

Předmětem aktualizace ZÚR je potom prověření všech předložených variant koridoru s ohledem na udržitelný rozvoj území (včetně posouzení SEA a NATURA), jeho sesouladění s veřejnými zájmy, chráněnými zvláštními zákony prostřednictvím dotčených orgánů a výběr nejvhodnější varianty trasy koridoru. Za tím účelem byly v rámci SEA detekovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním koncepce (5aZÚR ÚK) významně ovlivněny. Podrobně k posouzení SEA viz text ke společné připomínce Ps 4.

Posouzením a vyhodnocením předpokládaného dopadu koridoru var. C na ZPF se zabývá SEA v kap. 6.5. na str. 180. Dle ní má „provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby“. (...) „Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-C dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 130,64 ha. Z toho je 23,32 ha na půdách I. třídy ochrany a 22,34 ha na půdách II. třídy ochrany. Největší zábor z navrhovaných variant je dán tím, že se jedná o nejdlejší trasu. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu - zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hluku u zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru ŽD1-C z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Vlivy koridoru ŽD1-C jsou s ohledem na zábor vysoce kvalitních půd (45,66 ha) považovány za přímé, trvalé a významně negativní.“ K tomu pořizovatel uvádí, že stejné vlivy (přímé, trvalé a významně negativní) byly shledány i u variant A a B, což je zřejmé i z tabulek předpokládaných vlivů jednotlivých variant koridoru na ZPF v kap. 6.3. až 6.5. SEA.

V SEA tedy byly (v souladu s právními předpisy) hodnoceny vlivy předpokládané, neboť v době pořizování 5aZÚR ÚK není známo ani přesné umístění, ani technické řešení stavby, pro kterou se v ZÚR vymezuje koridor, ve kterém bude stavba následně dalším postupem podle stavebního zákona umístěna. Konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (včetně ZPF) budou zřejmé až z podrobnější dokumentace záměru. S cílem, aby byly negativní vlivy předpokládané již v SEA vyloučeny nebo zmírněny, byly v kap. 11. SEA navrženy požadavky na jejich minimalizaci. Ty byly prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) propsány až do textové části návrhu 5aZÚR ÚK (výroku i odůvodnění). Minimalizace vlivů na ZPF I. a II. třídy ochrany viz čl. [69b] výroku 5aZÚR ÚK.

Závěrem celkového hodnocení SEA byl výsledek, že všechny tři varianty koridoru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v měřítku zásad územního rozvoje srovnatelné a akceptovatelné. K obdobnému závěru došly i dotčené orgány, hájící veřejné zájmy podle jednotlivých složkových zákonů – až na Ministerstvo obrany. Varianta ŽD1-C jako jediná nekoliduje se zájmy, hájenými Ministerstvem obrany jako dotčeným orgánem na úseku obrany státu, a proto o výběru varianty A ani B nelze uvažovat.

K podateli namítanému rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu pořizovatel uvádí, že je třeba odlišit zákonnou ochranu zemědělské půdy od konkrétních požadavků na vynětí ze ZPF. Tento zákon stanoví jiné požadavky na zajištění ochrany ZPF při územně plánovací činnosti (mj. pořizování ZÚR nebo ÚP) a při zpracování dokumentace pro umístění záměru (pro územní rozhodnutí/společné povolení).

Podle § 5 zákona o ochraně ZPF jsou pořizovatelé územně plánovací dokumentace (ÚPD) povinni řídit se zásadami plošné ochrany ZPF, uvedenými v § 4 a navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením. Orgány ochrany ZPF potom k územně plánovací dokumentaci uplatňují stanoviska z hlediska ochrany ZPF. Pro ZÚR/AZÚR tedy není třeba

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

vynětí ze ZPF, ale pouze souhlasné stanovisko příslušného orgánu ochrany ZPF.

Podle § 4 zákona o ochraně ZPF je pro nezemědělské účely nutno použít především nezemědělskou půdu (...). V „nezbytném případě“ a za splnění dále stanovených podmínek, je možné odnětí půdy ze ZPF. Za „nezbytný případ“ se považuje zejména neexistence nezemědělských ploch na území obcí, jichž se záměr týká, anebo jedná - li se o veřejně prospěšnou stavbu anebo veřejně prospěšné opatření. Nad to zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Z uvedeného vyplývá, že v určitých (nezbytných) případech je možné v rámci pořizování ÚPD použít pro „vymezení záměru“ i zemědělskou půdu. Koridor ŽD1 kritéria „nezbytného případu“ splňuje. V daném území (Polabí) se nachází téměř výlučně zemědělská půda nebo zastavěná území obcí, kudy ale trať vést nelze. Navíc se jedná o koridor pro veřejně prospěšnou stavbu podle zákona o dráhách i podle stavebního zákona. Aby mohl být koridor navržen i na ZPF I. a II. třídy ochrany, musí veřejný zájem na realizaci záměru výrazně převažovat nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Strategický význam realizace ŽD1 jako součásti Rychlých spojení deklarovala přímo vláda ČR svým usnesením ze dne 22.5.2017 č. 389 o programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, na jehož základě byla povinnost a způsob vymezení koridoru ŽD1 doplněna do PÚR ČR. Obě usnesení vlády (druhým usnesením je schválení aPÚR č. 4) jsou pro výkon státní správy v přenesené působnosti, tedy i pro pořizovatele 5aZÚR ÚK, závazná. Koridor ŽD1 není v 5aZÚR ÚK vymezován na základě požadavku investora, obce nebo kraje, ale na základě požadavku PÚR, tedy státu. Konkrétní trasa je vymezována na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy, které je s PÚR v souladu. S odkazem na výše uvedené skutečnosti má pořizovatel za dostatečně průkazné, že veřejný zájem na vymezení koridoru ŽD1 výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Navíc se domnívá, že on sám není zmocněn k případné revizi tohoto závěru, už jen z toho důvodu, že veškerými relevantními důvody a podklady pro vážení těchto konkrétních veřejných zájmů, disponuje vláda, resp. Ministerstva dopravy a životního prostředí. V textové části II.A odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK je tato „převaha jiného veřejného zájmu“ zdůvodněna v kap. 8.1.2. „Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany“. Pokud by přesto převaha veřejného zájmu na vymezení koridoru ŽD1 nebyla průkazná, nevydal by příslušný orgán ochrany ZPF (MŽP) souhlasné stanovisko, případně by požadoval doplnění tohoto průkazu.

Požadavky zákona o ochraně ZPF pro územně plánovací činnost tak byly v rámci pořizování 5aZÚR ÚK (včetně posouzení SEA) splněny. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, vydalo podle § 17 písm. a) zákona o ochraně ZPF k návrhu 5aZÚR ÚK, souhlasné stanovisko č.j.: MZP/2022/710/5141 ze dne 31.1.2023. Souhlas byl odůvodněn skutečností, že *„předmětem záměru je liniová dopravní stavba, jejíž realizace je ve veřejném zájmu dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona a s ohledem na poměrně přijatelné rozdíly záborů ZPF u jednotlivých variant (s ohledem na celkový rozsah připravovaného záměru) lze konstatovat, že všechny tři varianty jsou z hlediska ochrany ZPF, za podmínky*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

zohlednění zásad plošné ochrany ZPF dle § 4 zákona o ochraně ZPF, přijatelné. S ohledem na výše uvedené MŽP doporučuje preferovat variantu „ŽD1-A“. K tomu pořizovatel doplňuje, že varianta A je v rozporu se zájmy, hájenými ministerstvem obrany – viz výše.

Při zpracování dokumentace pro umístění záměru se postupuje podle § 7 zákona o ochraně ZPF. Tato dokumentace se zpracovává pouze za předpokladu, že záměr je již vymezen v platných ZÚR, případně i v ÚP. V takovém případě se již varianty dle § 7 odst. 2 nezpracovávají a k návrhu dokumentace není třeba vyjádření orgánu ochrany ZPF z hlediska zásad plošné ochrany ZPF podle § 4 (viz § 7 odst. 4 a 5 zákona ve znění do 31.12.2023; k 1.1.2024 je zrušen). K žádosti o vydání územního rozhodnutí (nebo společného povolení) je třeba doložit souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF. Zemědělskou půdu I. a II. tř. ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF (§ 4 odst. 3). Podle § 9 odst. 5 se při rozhodování o odnětí půdy ze ZPF § 4 odst. 3 nepoužije, jedná-li se o záměr veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury umístěvaný v koridoru vymezeném v platných ZÚR na základě vyhodnocení umístění záměru, odborně stanoveného odhadu výměry zabírané zemědělské půdy a jejího zařazení do tříd ochrany.

K podatelovu označení odhadu záboru ZPF za „*imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu a nedostatečně zjištěného skutkového stavu*“ pořizovatel odkazuje na podrobný popis výchozích předpokladů a postupu v kapitole 8. „Kvalifikovaný odhad záboru půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK. Mimo jiné je zde uvedeno, že kvalifikovaný odhad záboru vychází z předpokladů, že na rostlém terénu bude šířka pláně železničního spodku 14 m. Při vedení tratě v zářezu nebo na náspu bude tato šířka zvětšena o šířku svahů, která je variabilní a v současné době ji nelze přesně stanovit; rámcově ji lze odhadnout na 25 – 40 m. Zároveň je potřeba uvažovat s prostorem pro odvodnění stavby, ochranné pásy izolační zeleně a oplocení, vč. manipulačního prostoru vně stavby dráhy. Vedení trati v zářezu či na náspu tak zvyšuje reálný zábor půdy. Ve vybraných úsecích (zejména v místech křížení s vodním tokem Labe) bude dráha vedena mimoúrovňově – po mostních konstrukcích s proměnným rozpětím. Tady bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění základových pilot a opěr na okrajích mostní konstrukce. Samotný zábor ZPF bude minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný. Tento způsob vedení dráhy snižuje reálný zábor ZPF. Obdobně při vedení trati po estakádě. ZPF bude odňata pouze pro základové patky pilířů. Plocha patky je cca 20 m², vzdálenost mezi nimi cca 25 – 30 m. Vedení dráhy po estakádách není v současné době známo, ale oproti vedení trati na rostlém terénu je reálný zábor ZPF o cca 95% nižší. Ve vybraných úsecích bude dráha vedena raženými tunely. V těchto případech dojde k záboru ZPF pouze v místě tunelových portálů.

Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani VV URÚ (včetně SEA) obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto byla na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultace s oprávněným investorem pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF v rámci 5aZÚR ÚK stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby dráhy včetně ostatních

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů, příkopů, odvodnění, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby dráhy, na 40 m. V místech uvažovaného vedení dráhy tunelem není zábor ZPF hodnocen.

Skutečný trvalý zábor i dočasný zábor ZPF bude možné vyčíslit až na základě dokumentace pro územní řízení o umístění stavby (nebo pro společné povolení). Teprve při volbě konkrétního umístění stavby v rámci návrhového koridoru a konkrétního technického řešení stavby i způsobu jejího provádění, mohou být zohledněna podatelé uváděná specifika zavlažovacích a odvodňovacích systémů apod.

Pozn. : V podrobnosti ZÚR není rozhodné, zda systém, který se na pozemcích nachází, je zavlažovací nebo odvodňovací (viz namítaná tabulka na str. 112)

Požizovatel tak uzavírá, že koridor byl v 5aZÚR ÚK vymezen na základě PÚR ČR a v souladu s právními předpisy na úseku ochrany ZPF i stavebním zákonem.

Ad viii Ke „kulturnímu dědictví a hmotnému majetku“:

Pokud posuzovatel SEA i pořizovatel 5aZÚR ÚK pracují na koncepčním dokumentu v měřítku i podrobnosti ZÚR, nejedná se o bagatelizaci problému, ale o absenci konkrétního řešení, která bude předmětem až dalších stupňů projektové přípravy, zejména dokumentace k územnímu řízení. Ve fázi pořizování 5aZÚR ÚK nejsou demolice, s ohledem na poměr šíře koridoru k šíři stavby tratě, předpokládány. Až od přesného umístění stavby i jejího stavebně technického řešení se odvíjí jednak intenzita zatížení území hlukem a jeho případná potřeba eliminace nebo minimalizace, tak technické řešení těchto protihlukových opatření. Některá protihluková opatření jsou prostorově náročná (např. protihlukové valy), jiná naopak; některá jsou účinnější, jiná méně. V projektové fázi proto může dojít k situaci, že některý jednotlivý stavební objekt nebude moci být zachován, ale v rámci AZÚR toto posoudit nelze.

5. K „nesprávnosti hodnocení na Natura 2000“

Kompenzační opatření podle § 37 odst. 7 stavebního zákona by byla nutná pouze tehdy, pokud by z posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu (EVL) nebo ptačí oblast (PO) vyplynulo, že návrh AZÚR má významný negativní vliv na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.

V naturovém posouzení byla významnost vlivů hodnocena podle stupnice metodického doporučení MŽP ČR z roku 2007. Stupnice je v rozsahu -2, -1, 0, +1, +2, ?(vliv nelze hodnotit). Významný negativní vliv má hodnotu -2. U žádné z návrhových variant (A, B, C) se u jednotlivých předmětů ochrany EVL a PO nevyskytuje bodové hodnocení -2, stejně tak i u celkového bodového hodnocení na EVL a PO. Závěrem naturového posouzení - v kap. 13 (str. 77) oprávněná osoba s příslušnou autorizací konstatuje, že „na základě vyhodnocení předložené koncepce v souladu s § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, lze konstatovat, že uvedená variantní koncepce nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.“

K návrhu 5aZÚR ÚK (včetně VV URÚ, jehož součástí je SEA i naturové posouzení) vydalo MŽP dne 23.8. 2023 pod č.j. MZP/2023/710/2544 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

K porovnávání šíře návrhových koridorů s šíří územní rezervy VRT-ZR1 pořizovatel znovu opakuje, že územní rezerva nebyla a nemohla být návrhovým koridorem pro rozpor s PÚR.

6. K „nedostatečnosti posouzení stávající rezervy k návrhovým variantám“

Zpřesnit koridor územní rezervy na návrhový koridor není možné, jelikož trasa územní rezervy VRT-ZR1 je v rozporu s PÚR. K dané problematice se pořizovatel vyjadřoval mj. ve vyhodnocení této připomínky Po 8a) a d)

7. K „nedostatečnosti podkladových studií“

Pokud by došlo k podstatné změně v hospodářsko-společenském vývoji, který je dle „Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“ předpokladem rozvoje rychlé železnice v ČR, mohl by to být důvod pro revizi tohoto programu, nikoliv pro revizi SEA, která prostřednictvím návrhu AZÚR posuzuje vlivy koridoru vysokorychlostní železniční dopravy, uloženého k prověření a vymezení Politikou územního rozvoje.

- K části odůvodnění „C“. Připomínky k jednotlivým úsekům – specifické námitky obcí“

Rozhodnutí o námitkách obcí jsou obsahem přílohy č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK.

K dalším důvodům shodných připomínek skupiny Po 8:

- K „pochybnému vyhodnocení vlivu VRT na emisní zátěž regionu“

Podatel rozporuje předpoklad, že zprovozněním Rychlých železničních spojení dojde k přesunu části osobní i nákladní automobilové dopravy na železnici, jelikož se nepočítá s jeho vynucováním právním předpisem. Proto nedojde ke snížení hlukové zátěže ani ke zlepšení stavu ovzduší vlivem úbytku silniční dopravy.

Dále upozorňuje, že největším zdrojem znečištění ovzduší na území ČR, ale i na území Ústeckého kraje, jsou uhelné elektrárny, teplárny, těžba uhlí a průmyslové zdroje. Emise z výroby elektřiny pro provoz VRT, stejně tak potřeba enormního množství surovin, vody, energií a dopravy pro její výstavbu, nejsou v SEA nijak zhodnoceny. Celkový pohled na bezuhlíkovou a cirkulární ekonomiku a přínos VRT není v odůvodnění nijak zohledněn.

Dále namítá, že na rozdíl od územní rezervy VRT-ZR1, nový koridor ŽD1 nerespektuje požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, které u transevropské dopravní sítě mj. požaduje možnost kombinace s říční i nákladní dopravou.

Vše, co ohledně „pochybného vyhodnocení“ podatel vpředu namítá (včetně mnoha dalších souvislostí), bylo podrobně řešeno na úrovni ministerstev. Výsledek byl předložen vládě ve formě materiálu „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, předloženého Ministerstvem dopravy, které podle § 17 kompetenčního zákona odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti také za její uskutečňování. Část III tohoto materiálu, č.j. 493/17, byla usnesením vlády č. 389 ze dne 22.5.2017 schválena jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení.

Materiál popisuje i celospolečenské trendy. Např. podatelem zpochybňovaným snižováním emisí v ovzduší se zabývá kapitola „Dekarbonizace mobility“ na str. 13. Popisuje, ze kterých mezinárodních dokumentů a závazků, promítnutých dále do vnitrostátních dokumentů, vychází, jakým způsobem je naplňuje a do kdy mají být

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

splněny. Kapitola „Sociální geografie“ se zabývá zásadní změnou osídlení, ekonomickou zákonitostí migrace obyvatelstva z venkova do měst ve vazbě na vzdělanostní strukturu, stáří obyvatelstva a perspektivy sociálně slabších skupin obyvatelstva. Usnesení vlády jsou pro výkon přenesené působnosti závazná, proto pořizovatel i posuzovatel SEA vycházel m.j. i z odborných předpokladů ministerstev, uvedených v tomto materiálu.

Ohledně podatelovy pochybnosti o budoucí vymahatelnosti přesunu dopravy ze silnice na železnici se pořizovatel domnívá, že základním „předpisem“, který povede k přesunu části osobní i nákladní automobilové dopravy na železnici, je Pařížský klimatický protokol, který ČR ratifikovala 22.4.2016, ve kterém se státy z celého světa zavazují zastavit spotřebu fosilních paliv a nahradit je energií z obnovitelných zdrojů tak, aby cílové oteplení Země nepřesáhlo hodnotu 1,5 až 2 °C. Jedním z prvních kroků je zpracování a schválení předmětného Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.

Pořizovatel připomíná, že předmětem 5aZÚR ÚK je pouze koridor ŽD1, předložený v souladu s PÚR ČR ve 3 variantách (A, B, C), nikoliv koridor územní rezervy VRT-ZR1, který je s PÚR ČR ve znění aktualizace č. 4, tedy od 1.9.2021, v rozporu. V souladu s PÚR ČR připravilo podklady pro vymezení koridoru ŽD1 v 5aZÚR ÚK Ministerstvo dopravy. Podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

- K „pochybnému pozitivnímu přínosu VRT pro region“

Podatel popisuje pohnutý osud obyvatelstva Ústeckého kraje, od odsunu obyvatel německé národnosti přes umělé dosidlování vylidněných obcí, kolektivizaci, příliv sociálně slabého obyvatelstva za prací do dolů a továren a stěhování mladých lidí z venkova do měst. Po roce 1989 že se obce na Litoměřicku začaly znovu rozvíjet a stěhovali se tam mladí lidé. Tento rozvoj že by VRT významně negativně ovlivnila. Vypuštění koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a jeho nahrazení koridorem ŽD1 se zastávkou v Ústí n.L. že nemá pro obyvatele regionu žádný prokazatelný přínos.

K tomu pořizovatel odkazuje na své vyjádření k předešlému bodu. Zpracování koncepce dopravy je v kompetenci MD. Konkrétní kroky k její realizaci stanovila mj. aPÚR č. 4, a to opět prostřednictvím MD. Krajský úřad Ústeckého kraje prostřednictvím 5aZÚR ÚK pouze prověřuje, zda je tato koncepce (vymezení koridoru ŽD1) z důvodů, stanovených právními předpisy, vyloučená, či zda je realizovatelná, příp. za jakých podmínek.

Přesto pořizovatel připomíná, že v 5aZÚR ÚK i VV URÚ včetně SEA, se ve výsledku vyhodnocují vlivy koridoru jako celku. Pokud dílčí negativní vlivy v některé části koridoru nepřesáhnou zákonem stanovenou mez, neznamená to, že celkový vliv koridoru nemůže mít pro kraj vliv pozitivní. Jak vyplývá z textu podatele, Litoměřicko se rozvíjí a plnohodnotně osidluje i díky krátké dojezdové vzdálenosti do Prahy, byť, jak uvádí, rychleji automobilovou dopravou a VRT proto nepotřebuje. Díky propojení vysokorychlostní tratě s modernizovanými konvenčními tratěmi umožní Rychlá spojení všestranný rozvoj a zastavení odlivu mladých a vzdělaných obyvatel i regionům od hospodářských, ekonomických a kulturních center dosud vzdáleným. Toto koridor územní rezervy VRT- ZR1 neumožňuje.

- Ke „znemožnění jakéhokoli rozvoje obce a omezení práva na samosprávu“

Podatel namítá, že vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění ploch, určených územními plány obcí na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímě zasažených plochách že bude stavební uzávěra, v obcích tak nebude možné budovat žádnou

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

infrastrukturu, stavět nové domy, školy, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity. Lidé se budou vystěhovávat a obce tak budou mít nižší příjmy, ze kterých nezajistí ani základní vybavenost.

Předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Veřejně prospěšná je až stavba, pro kterou se koridor vymezuje.

Vymezení koridoru jakožto určeného pro umístění VPS v zásadách územního rozvoje nemá žádné přímé důsledky pro vlastníky koridorem dotčených pozemků. Teprve až na základě platného územního plánu, kde by měl být koridor upřesněn, má k dotčeným pozemkům oprávněná osoba (v tomto případě stát) předkupní právo. Vyvlastnit konkrétní pozemky pro VPS lze podle současné legislativy až na základě pravomocného územního rozhodnutí – ve vyvlastňovacím řízení.

Podrobně k tomuto bodu viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 2.

Podatelem uváděné stavby lze realizovat pouze na základě územního plánu (ÚP). S nabytím účinnosti 5aZÚR ÚK bude zapotřebí uvést ÚP s touto aktualizací do souladu. Do té doby nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou s 5aZÚR ÚK v rozporu (§ 54 odst. 6 stavebního zákona). Náklady na pořízení této změny ÚP uhradí oprávněný investor.

V obecné rovině se při změně územního plánu koridor vymezený v ZÚR zpřesňuje (zužuje) na základě podrobnější dokumentace záměru, je-li k dispozici. Pokud i přesto bude koridor zasahovat do ploch, které byly současným územním plánem vymezeny jako zastavitelné, může být koridor v souladu s metodickým doporučením MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní infrastruktury v územním plánu“, vymezen jako tzv. „průhledný koridor“. V tomto případě se po realizaci stavby železniční tratě a staveb s ní souvisejících, v nezastavěné části koridoru „automaticky obnoví možnost využití ploch podle územního plánu, dočasně překrytých koridorem“. Pokud je koridor vymezen jako „plný“, je třeba po realizaci stavby tratě pořídit pro možnost využití nezastavěné části koridoru opět změnu územního plánu. Potřeba změny ÚP se pochopitelně netýká staveb a opatření, která lze realizovat podle § 18 odst. 5 stavebního zákona v nezastavěném území. Podatelem uváděná tzv. „stavební uzávěra“ v územním plánem zúženém koridoru by tak trvala do dokončení stavby trati. Pokud by nemožnost využití zastavitelných pozemků byla trvalá a v důsledku změny územního plánu by vlastníkům pozemků určených k zastavění vznikla prokazatelná majetková újma, vztahovala by se na ně ust. § 102 stavebního zákona o náhradách za změnu v území.

Shora uvedené ale není předmětem ani součástí návrhu 5aZÚR ÚK. ZÚR jsou koncepčním dokumentem, který není pořizován v podrobném měřítku - nad jednotlivými pozemky.

- K „negativnímu vlivu VRT na zemědělskou výrobu v regionu“

Podatel se obává porušení celoplošného závlahového systému a husté sítě zemědělských a účelových komunikací k jednotlivým půdním blokům malých výměr, případně zamezení přístupu nebo možnosti příjezdu zemědělské techniky k některým pozemkům. Obává se, že stavba VRT bude mít likvidační vliv na produkci chmele a zemědělskou výrobu.

Jak bylo uvedeno u předchozí odrážky, ZÚR vymezují pouze koridor, tedy „prázdný pruh území“, nikoliv stavbu, a to ve stavebním zákonem daném měřítku a podrobnosti.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Konkrétní umístění stavby v koridoru a její technické řešení včetně způsobu založení i postup a způsob výstavby, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení a k posouzení EIA. V území, dotčeném návrhem koridoru ŽD1-C, lze v procesu územního plánování zajistit ochranu zemědělské výroby v celé její šíři pouze prostřednictvím ochrany ZPF, kulturních a krajinných hodnot, zachováním stávajících odtokových poměrů, místních a účelových komunikací a prostupnosti území. V 5aZÚR ÚK jsou za tím účelem stanoveny úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování ve využití koridoru (viz čl. 69b a 69c výroku 5aZÚR ÚK). V navazujících postupech podle stavebního zákona lze konkrétně eliminovat nebo minimalizovat zásahy stavby železniční tratě a staveb s ní souvisejících do konstrukcí chmelnic a zavlažovacích/odvodňovacích systémů jako stávajících staveb. Podrobně viz text společné připomínky Ps 3.

Pozn.:

Stavební zákon nevylučuje ani situaci, že v některé z dalších, podrobnějších fází územního plánování (územní plán, územní rozhodnutí nebo společné povolení včetně EIA) je prokázáno, že stavbu nelze realizovat. Potom je třeba vyhledat jiný koridor a vymezit ho buď v územním rozvojovém plánu nebo v další aktualizaci ZÚR.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Díl 3

Návrhy na vyhodnocení připomínek z individuálních podání

9. 

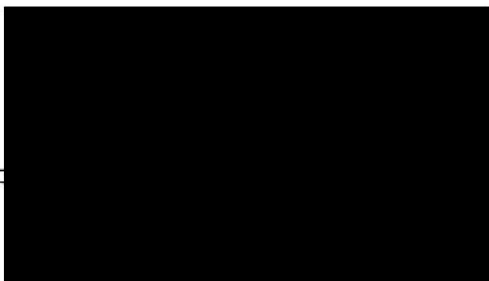
Připomínka k rychlotrati z Prahy do Drážďan v Ústeckém kraji

Rychlotrať bude mít negativní vliv na životní prostředí Českého středohoří, zejména pak Malečova a jeho okolní obce zahltí hlukem. Už nyní je v této oblasti často slyšitelný vlak podél Labe. V případě rychlotrati se situace výrazně zhorší a bude to mít negativní vliv na obyvatele i hojnou zvěř a okolní přírodu. Zejména pak v noci, protože je rychlotrať stavěna hlavně i pro nákladní dopravu, která má jezdit v noci a počítá se, že po rychlotrati projede 150 těžkotonážních souprav. Nejen že se hluková zátěž zvýší přes den, ale v noci bude neúnosná.

Varianta A počítá se Středohorským tunelem a jeho stavba se podle studie dotkne také obce Malečova. To platí také v případě variant B a C. Všechny tak budou pro Malečova a okolí Českého středohoří nepřijatelnou přítěží.

Podle hodnocení také v případě všech variant koridoru a zejména pak stavby Středohorského tunelu je žádoucí, aby na projektové úrovni budoucího záměru, případné nadzemní technické struktury, které bude pro provoz budoucího záměru VRT nutné realizovat například odvětrávací šachty, které mají být umístěny na Babinských loukách u Malečova a Čeřeniště. Babinské louky jsou přírodní památkou a jsou zařazeny mezi evropsky významné lokality. Předmětem ochrany je bohatá populace zvonovce liliovitého a dalších vzácných druhů podhorských luk. Do ochrany byly zahrnuty i zbytky místních takzvaných orchidejových luk, zmíněných ve vyhlášovacím dokumentaci z roku 1993.

Stavba jakékoli varianty je tak v zájmu ochrany přírody i obyvatel nežádoucí a doporučuji je zamítnout.




Ústecký kraj
Doruceno: 30.01.2023 13:47
KUUK/019042/2023
listy: 1 přílohy:
Počet listů, sv. příloh:



kuukes9c127b3d

Poznámka:

 podala 2 totožná podání s připomínkou – jedno jako fyzická osoba a druhé z titulu redaktorky severočeské redakce MF DNES. Připomínka z obou podání je vyhodnocena na tomto místě.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Připomínka P 9:

- a) Rychlotrať, stavěná hlavně pro nákladní dopravu, bude mít negativní vliv na životní prostředí Českého středohoří. Zejména Malečov a okolní obce zahltní hlukem vlaků, který je z údolí Labe často slyšitelný již nyní. Hluková zátěž se zvýší nejen ve dne, ale zejména v noci bude neúnosná.
- b) Stavba Středohorského tunelu se podle studie dotkne také obce Malečov, pro který bude nepřijatelnou přítěží. Odvětrávací šachty tunelu mají být umístěny na EVL Babinské louky u Malečova a Čeřeniště. Šachty budou mít vliv na okolí a přinesou i hlukovou zátěž.
- c) Stavba jakékoli varianty je tak nežádoucí a podatelka ji doporučuje zamítnout.

Návrh vyhodnocení připomínky P 9:

Ad a) a b)

Technické řešení trati nelze v tomto okamžiku předjímat. Pro možnost posouzení navrhovaných koridorů v rámci ZÚR (zejména na udržitelný rozvoj území včetně SEA) je však nutné předpokládané tunelové úseky zohlednit (a stanovit je jako úkoly pro územní plánování – viz čl. 69b, odst. 1 písm. c) textové části výroku 5aZÚR ÚK).

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě. Technické řešení železniční trati a souvisejících staveb, včetně opatření, která by měla případným negativním vlivům stavby bránit, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení. To se týká i zmiňovaných odvětrávacích šachet tunelu. Podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 3.

Pro každou z navrhovaných tras vysokorychlostní trati byl v rámci pořizování 5aZÚR ÚK mj. posouzen vliv navrhované koncepce na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO) podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vyhodnocen vliv na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (SEA). V souladu s § 2 citovaného zákona se „vlivy na životní prostředí“, které jsou předmětem posuzování, rozumí „*vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště*“.

Závěrem posouzení koncepce podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny (naturové posouzení) je konstatováno, že koncepce nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO. Vyhodnocením SEA nebyly shledány významné negativní vlivy koncepce (5aZÚR ÚK) na životní prostředí.

Při uplatnění koncepce, tedy realizaci stavby, lze určitě negativní vlivy na některé složky životního prostředí předpokládat. Pro jejich eliminaci nebo minimalizaci byla v SEA navržena opatření, která byla zapracována do textové části výroku 5aZÚR ÚK jako úkoly pro územní plánování a využívání území koridoru (čl. 69b) a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru (čl. 69c). K návrhu 5aZÚR ÚK a vyhodnocení SEA (včetně naturového posouzení) vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 23.8.2023 pod č.j. MZP/2023/710/2544 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Dokumentace k územnímu řízení, která bude obsahovat konkrétní stavby a záměry umístěné v konkrétní poloze, bude z hlediska vlivů na životní prostředí (včetně vlivů na EVL a PO) posouzena znovu v rámci projektové EIA.

Se shora uvedených důvodů **nelze připomínce P 9 a) a b) vyhovět.**

Nad rámec připomínky i rozsah 5aZÚR ÚK pořizovatel v obecné rovině uvádí, že návrhem využití tunelů i pro nákladní železniční dopravu by mělo v Labském údolí dojít naopak ke snížení hlukové zátěže, a to i té stávající. Jelikož je prostřednictvím sjezdů navrženo propojení koridoru ŽD1 se stávající levobřežní tratí 090 i pravobřežní tratí 072, po zprovoznění Středohorského tunelu se smíšeným osobním i nákladním provozem může být do Středohorského tunelu převedena i část stávající nákladní dopravy z údolí.

Ad c)

O tom, že předmětem 5aZÚR ÚK budou konkrétní varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo rozhodnuto v PÚR ČR, která je pro pořizování ZÚR závazná. V souladu se stavebním zákonem byl pořizovatel povinen návrh 5aZÚR ÚK prověřit zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území (URÚ), a to včetně posouzení vlivu této koncepce na životní prostředí (SEA) a naturového posouzení (EVL a PO) a sesouladit ho se stanovisky příslušných dotčených orgánů. Výsledkem tohoto postupu byl závěr, že z hlediska vlivů na životní prostředí a následně i z hlediska udržitelného rozvoje území jsou všechny 3 varianty přípustné. Koridor varianty „C“ je však jediným, který není v kolizi se zájmy, chráněnými Ministerstvem obrany, a proto je jediným možným výsledkem procesu pořizování 5aZÚR ÚK v rámci přenesené působnosti.

Podrobně k závaznosti PÚR viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1.

O tom, zda bude návrh 5aZÚR ÚK s nejvhodnější variantou koridoru schválen, či zda bude celý návrh 5aZÚR ÚK zamítnut, rozhoduje s ohledem na ochranu zájmů kraje a občanů kraje krajské zastupitelstvo v samostatné působnosti (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona). **Připomínce P 9c) proto nelze ze strany pořizovatele vyhovět.**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

10.

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 48
400 02 Ústí nad Labem

Do datové schránky: t9zbsva

Emailem v editovatelné formě (MS Word) na adresy:

*Dobiasova.n@kr-ustecky.cz
Morche.l@kr-ustacky.cz*

V Praze dne 31. ledna 2023

Osoba podávající připomínky:

právně zastoupena

(dále také jen jako „Dotčený vlastník“)

**PŘIPOMÍNKY VLASTNÍKA DOTČENÝCH POZEMKŮ
K NÁVRHU 5. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE**
dle ust. § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon

VARIANTA C

Jednou

Datovou schránkou

Přílohy:

- 1) Plná moc k zastupování Dotčeného vlastníka*
- 2) Výpis z katastru nemovitostí, LV3423, katastrální území Ústí nad Labem*
- 3) Katastrální mapa s vyznačením dotčených pozemků*
- 4) Studie - znázornění Dotčených nemovitostí a Plánované výstavby související infrastruktury (odbavovací hala, parkovací dům)*

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

I. Oznámení o konání veřejného projednání návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ)

Krajský úřad Ústeckého kraje (KUUK), odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování, oznámil veřejnou vyhláškou ze dne 12. prosince 2022 pod sp. zn. KUUK/016295/2022/27, č.j. KUUK/182580/2022 ve smyslu příslušných ust. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) konání veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK.

Veřejné projednání bylo oznámeno a svoláno na den 24. ledna 2023 v 10:00 hodin.

██████████ jako vlastník pozemků, které jsou dotčeny plánovaným vymezením koridoru pro železniční dráhu v úseku Praha – hranice kraj Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN – Drážďany, tímto podává své připomínky k návrhu 5aZÚR ÚK ve stanovené lhůtě v souladu s ustanovením § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona.

II. Vymezení nemovitostí dotčených připomínkami

Společnost BUS.COM tímto podává své připomínky k návrhu 5aZÚR ÚK, které jsou zpracovány ve třech variantách (A, B, C).

Dotčený vlastník tímto podáním podává připomínky k variantě C

.

Návrhem 5aZÚR ÚK jsou dotčeny následující pozemky ve vlastnictví Dotčeného vlastníka:

1. pozemek parc. č. 2597/2; druh pozemku ostatní plocha o výměře 208 m²,
2. pozemek parc. č. 2597/10; druh pozemku ostatní plocha o výměře 554 m²
3. pozemek parc. č. 2597/34; druh pozemku ostatní plocha o výměře 748 m²
4. pozemek parc. č. 2608/1; druh pozemku ostatní plocha o výměře 4870 m²
5. pozemek parc. č. 2608/2; druh pozemku ostatní plocha o výměře 1669 m²
6. pozemek parc. č. 2608/3; druh pozemku ostatní plocha o výměře 582 m²
7. pozemek parc. č. 2608/4; druh pozemku zastavěná plocha a nádvoří o výměře 1280 m² jehož součástí je stavba č.p. 3111; stavba občanského vybavení,
8. pozemek parc. č. 2608/8; druh pozemku ostatní plocha o výměře 206 m²
9. pozemek parc. č. 2608/9; druh pozemku ostatní plocha o výměře 19 m²
10. pozemek parc. č. 2608/14; druh pozemku ostatní plocha o výměře 43 m²
11. pozemek parc. č. 2608/24; druh pozemku ostatní plocha o výměře 161 m²
12. pozemek parc. č. 4249/3; druh pozemku ostatní plocha o výměře 302 m²
13. pozemek parc. č. 4249/5; druh pozemku ostatní plocha o výměře 564 m²

vše evidováno na listu vlastnictví č. 3423, vedeném Katastrálním úřadem pro Ústecký kraj, Katastrální pracoviště Ústí nad Labem, pro katastrální území Ústí nad Labem (dále jen „Dotčené nemovitosti“).

Dotčené nemovitosti jsou dotčeny vymezením koridoru pro záměr nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení, kdy tento koridor zahrnuje též Dotčené nemovitosti.

Dotčený vlastník má zároveň za to, že s ohledem na skutečnost, že ZÚR mají přímý dopad na navazující řízení dle stavebního zákona (zejména pro řízení o Územním plánu města Ústí nad

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Labem a na něj navazující územní řízení), měl by KUUK vzít i tyto připomínky při svém rozhodování v úvahu.

Důkaz:

- *Výpis z katastru nemovitostí, LV3423, katastrální území Ústí nad Labem*
- *Katastrální mapa s vyznačením dotčených pozemků*
- *Znárodné Dotčených nemovitostí a Plánované výstavby související infrastruktury (odbavovací hala, parkovací dům)*

III. Zhodnocení současné situace a připomínky k návrhu 5aZÚR ÚK ve variantě C

Ačkoli předmětem veřejného projednávání bylo pouze představení navrhovaných variantních řešení a vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území, výsledkem současného řízení bude konečné vymezení koridoru pro železniční dráhu na území Ústeckého kraje (jak vyplývá i z oznámení o konání veřejného projednání).

Plánovaný koridor, tak jak je vymezen v návrhu 5aZÚR, vymezuje prostor, v rámci kterého bude v navazujících řízeních (zejména územními plány dotčených obcí) následně plánováno mimo jiné umístění veřejně prospěšných staveb, které souvisejí s provozem koridoru. Umístění veřejně prospěšné stavby výrazně zasahuje do vlastnického práva vlastníka dotčeného pozemku, proto je pro Dotčeného vlastníka velice důležité už v této fázi řízení znát záměr investora stavby a mít možnost chránit svá vlastnická práva.

Vzhledem ke skutečnosti, že v návrhu je koridor na území města Ústí nad Labem vymezen značně extenzivně, zahrnuje rovněž pozemky, které se nacházejí v sousedství zamýšleného stavebního záměru, a to bez bližšího určení, zda budou skutečně budoucí výstavbou zasaženy nebo budou využity následně jiným způsobem, např. na nich bude umístěna jiná veřejně prospěšná stavba. Domníváme se, že k tomuto extenzivnímu vymezení není právní ani faktický důvod.

Přestože se tedy jednotlivé varianty (označené A-C) na území města Ústí nad Labem od sebe neliší, rozhodnutí zastupitelstva Ústeckého kraje o variantě koridoru bude závazné pro další navazující řízení, včetně řízení, která budou mít vliv na umístění souvisejících staveb a která tedy mohou zasahovat do vlastnického práva Dotčeného vlastníka.

Obecně platí, že návrh ať už zásad územního rozvoje (ZÚR) nebo územního plánu (resp. jeho změny) musí omezovat dotčené vlastníky co nejméně a jeho následky musí být úměrné sledovanému cíli. Je zjevné, že současný návrh změn způsobí v navazujících fázích územního řízení zásah do vlastnického práva soukromých osob.

V tomto smyslu mohou už ZÚR představovat omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny). Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny na základě zákona, z ústavně legitimních důvodů, jen v nezbytně nutné míře a nejšetnějším ze způsobů, vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.

Jak vyplývá z usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 21.7.2009 pod č.j. 1 Ao 1/2009: „Územní plán (a stejně tak analogicky i ZÚR) může představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 LZPS), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

nutné míře a nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle, a být činěny na základě zákona ... shledá-li soud, že některá z uvedených kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení územního plánu“.

Naskýtá-li se více možných řešení, je vhodné, aby zpracovatel příslušné dokumentace (ať už územního plánu nebo ZÚR jako dokumentu nadřazeného) prověřil a při svém rozhodování zvolil takovou z nabízených variant, která bude odpovídat zásadám subsidiarity a minimalizace zásahu, a aby svou volbu následně odpovídajícím způsobem zdůvodnil.

Jak vyplývá z návrhu zadání územního plánu Ústí nad Labem a souvisejících prezentací, jednou z uvažovaných variant je umístění odbavovací haly a parkovacího domu navazujících na uvažovanou novou železniční stanici Ústí nad Labem – centrum. Nová železniční stanice bude dle dostupných informací situována v lokalitě stávajícího nádraží Ústí nad Labem – západ, z velké části přímo na výše specifikovaných pozemcích Dotčeného vlastníka.

Vzhledem k tomu, že daná lokalita je integrální součástí městského centra, má Dotčený vlastník oprávněný a pochopitelný zájem na využití svých pozemků bez dalších omezení. Dotčený vlastník žádal o změnu využití svých pozemků opakovaně od roku 2011 tak, aby mohl pozemky využít pro případnou výstavbu nebo jiné komerční využití.

Případně zamýšlený parkovací dům lze bezpochyby umístit i na pozemcích nacházejících se blíže k stávajícímu nádraží Ústí nad Labem – západ, stejně tak ani odbavovací hala nemusí být umístěna na pozemcích Dotčeného vlastníka. Dovolujeme si odkázat např. na vítězný návrh zamýšlené stanice koridoru v Roudnici nad Labem, kde odbavovací halu tvoří transparentní prostorová konstrukce nad kolejištěm.

Vymezení koridoru v centru Ústí nad Labem by se měla věnovat detailní pozornost a zároveň by vytyčení koridoru mělo omezit jen zcela nezbytný rozsah okolních pozemků, což v případě pozemku Dotčeného vlastníka není splněno.

Navíc Dotčený vlastník v dostupné dokumentaci postrádá relevantní odůvodnění, ze kterého by vyplývalo, proč je koridor vymezen tímto způsobem a související stavby navrženy právě na pozemcích Dotčeného vlastníka (ať už v rámci návrhu koridoru pro ZÚR, tak v rámci navrhovaného územního plánu města Ústí nad Labem).

Dále si také Dotčený vlastník dovoluje odkázat na návrh, který byl v rámci veřejného projednávání představen panem Martinem Hausenblasem jako tzv. „varianta H“. Tento návrh jednak počítá s částečně podpovrchovým řešením koridoru v rámci města Ústí nad Labem, šetnějším řešením pro okolí Litoměřic i Ústí nad Labem, přímější a kratší trasou i rychlejším napojením měst v okolí koridoru. Prezentováním této varianty koridoru je zřejmé, že pořizovatel dokumentace nezhodnotil pečlivě a detailně všechny varianty, jakým způsobem by měl koridor centrem města Ústí nad Labem směřovat.

Dotčený vlastník uplatnil připomínky k návrhu zadání územního plánu města Ústí nad Labem, které schválilo zastupitelstvo města Ústí nad Labem dne 20.6.2022. V současné době probíhá příprava zadávací dokumentace pro výběrové řízení na zpracovatele nového Územního plánu Ústí nad Labem, tento se ale bude muset držet schválené varianty ZÚR UK.

Dotčený vlastník se domnívá, že už v této fázi rozpracování ZÚR je nutné vzít v úvahu zájmy vlastníků pozemků, které by se mohly stát součástí připravovaného koridoru a plánované kroky s nimi projednávat. Povinností státu je mimo jiné co nejvíce šetřit práva soukromých osob, zejména právo vlastnické tak, jak je podrobněji uvedeno výše v tomto dokumentu a pokud

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

uvažuje o využití pozemků pro veřejné stavby, měl by v první řadě využít pozemky, které jsou ve vlastnictví státu nebo obcí.

Důkaz:

- Studie - znázornění Dotčených nemovitostí a Plánované výstavby související infrastruktury (odbavovací hala, parkovací dům)

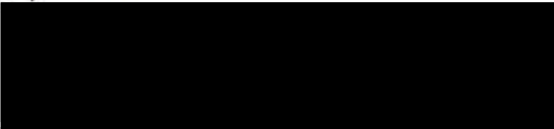
IV. Závěr

Návrh 5aZÚR ÚK vymezuje v centru Ústí nad Labem nedůvodně koridor v extenzivním rozsahu, tedy zahrnuje i Dotčené pozemky, které tak budou nedůvodně zasaženy zákonnými omezeními tzv. veřejně prospěšné stavby. Na rozdíl od volné krajiny, kde jistě lze vymezovat koridor volněji, zde se ohledně Dotčených pozemků jedná o samotné centrum města, ve kterém musí být koridor vymezen s maximální pečlivostí a s uvedením a zhodnocením veškerých důvodů takového omezení.

Pokud je možno koridor vést přes pozemky státní či obecní (krajské), je potřeba zatížení koridorem umístit právě na tyto pozemky, nikoli bez jakéhokoliv zdůvodnění umístit koridor extenzivně i na pozemky Dotčeného vlastníka, jakožto soukromé osoby, která užívá Dotčené pozemky jiným způsobem.

S ohledem na vše výše uvedené tímto společnost [redacted] jako Dotčený vlastník ve stanovené lhůtě v souladu s ustanovením § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, podává výše uvedené písemné připomínky a žádá, aby byly zohledněny ve stávajícím řízení, jakož i v řízeních navazujících (návrh územního plánu města Ústí nad Labem), tedy aby dotčené pozemky ve vlastnictví Dotčeného vlastníka byly z navrhovaného vymezení koridoru vyjmuty.

S pozdravem



Stránka 5 z 5

Podatel je vlastníkem pozemků bývalého autobusového nádraží v prostoru mezi centrem města a nádražím Ústí nad Labem – západ, které by mohly být dotčeny návrhovým koridorem ŽD1. S ohledem na to, že 5aZÚR ÚK bude závazná pro územní plán (ÚP) města Ústí nad Labem i pro územní řízení o veřejně prospěšných stavbách trati samotné i staveb s ní souvisejících, může, dle jeho názoru, již 5aZÚR ÚK představovat omezení jeho ústavně zaručeného práva vlastnit majetek. S odkazem na zadání ÚP Ústí nad Labem a související prezentaci studie odbavovací haly a parkovacího domu, bude „nová železniční stanice situována v lokalitě stávajícího nádraží Ústí n.L. – západ, z velké části přímo na jeho pozemcích“, s čímž nesouhlasí.

Připomínka P 10:

Podatel požaduje, aby jeho pozemky v Ústí nad Labem, vyjmenované v podání, byly vyjmuty z navrhovaného vymezení koridoru.

Návrh vyhodnocení připomínky P 10:

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem, v hierarchii územně plánovacích dokumentací tou nejobecnější. Zpracovávají se pro území celého kraje - v měřítku 1 : 100 000, čemuž odpovídá jejich podrobnost. Územní plán se zpracovává nad

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

katastrální mapou a v měřítku 1 : 5 000 nebo 1 : 10 000 se zpravidla i vydává. Podle § 36 stavebního zákona ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje (PÚR) a územním rozvojovým plánem (ÚRP), určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Předmětem této aktualizace zásad územního rozvoje (5aZÚR ÚK) je pouze vymezení koridoru proměnlivé šíře 100 – 1200 m. Tento koridor si lze představit jako „prázdný“ pruh území, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční trať a souvisejících staveb a opatření.

Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti ZÚR a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území. V prostoru centra Ústí nad Labem bylo rozšíření koridoru „*navrženo za účelem komplexního řešení železničního uzlu Ústí nad Labem včetně nákladového a seřadovacího nádraží*“ – viz kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“, část „šířka koridoru“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK.

V územním plánu může být koridor upřesněn a zúžen, má-li k tomu pořizovatel ÚP od oprávněného investora podklady. Technické řešení železniční trati i staveb souvisejících bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení, příp. společnému povolení (podrobně viz text vyhodnocení společné připomínka Ps 3).

K podatelově obavě o omezení vlastnického práva pořizovatel uvádí, že vymezení koridoru jakožto určeného pro umístění veřejně prospěšné stavby (VPS) v zásadách územního rozvoje nemá žádné přímé důsledky pro vlastníky koridorem dotčených pozemků. Teprve až na základě platného územního plánu, kde by měl být koridor upřesněn, má k dotčeným pozemkům oprávněná osoba (v tomto případě stát) předkupní právo. Vyvlastnit konkrétní pozemky pro VPS lze podle současné legislativy až na základě pravomocného územního rozhodnutí – ve vyvlastňovacím řízení.

Podrobně k tomuto bodu viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 2.

K podatelovu odkazu na návrh pana Hausenblase (tzv. var. H) pořizovatel uvádí, že na veřejném projednání 5aZÚR ÚK představen nebyl, neboť předmětem 5aZÚR ÚK byl návrh oprávněného investora - Správy železnic, s.o. - koridor ŽD1 ve variantách A, B a C. Každá jiná varianta, než kterou předložil oprávněný investor, je v rozporu s čl. (83a) PÚR ČR ve znění aktualizace č. 4 (podrobně viz text vyhodnocení společné připomínka Ps 1).

Požizovatel tedy uzavírá:

Návrh aktualizace ZÚR se nepožizuje v podrobnosti jednotlivých pozemků, není známo přesné umístění stavby ani staveb s ní souvisejících (v rámci vymezeného koridoru); není známo ani stavebně technické řešení těchto staveb. Z návrhu 5aZÚR ÚK není seznatelné, zda podatelovy pozemku budou či nebudou dotčeny, případně jakým způsobem. Připomínky tohoto charakteru může podatel uplatnit nejdříve v rámci pořizování územním plánu/změny ÚP. Z předestřených důvodů **nelze připomínce P 10 vyhovět.**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

11.

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 31 18/48
400 01 Ústí nad Labem

PROSTŘEDNICTVÍM DATOVÉ SCHRÁNKY
ID datové schránky: t9zbsva

k č.j. KUUK/182580/2022

PŘIPOMÍNKA K NÁVRHU 5. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE

Vážení,

obracím se na Vás jménem [redacted] v souvislosti s oznámením o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje („návrh 5aZÚR ÚK“) ze dne 12. prosince 2022.

Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je nové vymezení koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní železniční dráhu PRAHA – DRÁŽDANY, včetně odboček („VRT“).

V souladu s ustanovením §39 odst.2 stavebního zákona podává tímto společnost CENTROPOL k návrhu 5aZÚR ÚK tyto

PŘIPOMÍNKY.

Společnost [redacted] dlouhodobě zamýšlí vybudovat moderní a ekologicky šetnou zónu zaměřenou na lehkou výrobu na pozemcích společnosti [redacted] v městské části Předlice („Záměr“). Tento Záměr významně podporuje i statutární město Ústí nad Labem, které za tím účelem podepsalo se společností [redacted] dne 27. července 2020 memorandum o spolupráci („Memorandum“). Kopii Memoranda zasílám Přílohou č. 1 tohoto dopisu.

Záměr byl projednán v rámci řízení EIA a Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem životního prostředí bylo dne 22. ledna 2022 vydáno kladné závazné stanovisko k posouzení vlivu Záměru na životní prostředí, sp. zn. KUUK/004858/2020/2, č.j. KUUK/009882/2020/ZPZ podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Zveřejněný návrh územní rezervy pro VRT v lokalitě Předlice významným způsobem zasahuje do pozemků společnosti CENTROPOL, a to zhruba v rozsahu 1/3 Záměru (40.465 m²). Hrozí tedy, že nebude možné realizovat 1/3 Záměru (viz zákres v Příloze č. 2). Konkrétně budou dotčeny následující pozemky společnosti [redacted] parc. č. 1014/7, 1014/46, 1014/54, 1014/55, 1018/39, 1019/35, 1019/38, 1019/39, 1019/40, 1019/61, 1019/66, 1019/98 a 1033/1, vše v katastrálním území Předlice („Dotčené pozemky“).

V dokumentaci 5aZÚR ÚK přitom **není nijak odůvodněno**, proč je právě v lokalitě městské části Předlice územní rezerva tak široká, že zasahuje i do zastavitelného a částečně zastavěného území a Dotčených pozemků. To platí tím spíše, že i samotná studie proveditelnost VRT zveřejněná na internetových stránkách Správy železnic (<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/ygfxDim1siuv78a>) koleje VRT umísťuje podstatně dále od Záměru (viz zákres v Příloze č. 3). **I s ohledem na zveřejněnou studii proveditelnosti VRT je tedy rozsah územní rezervy na pozemcích společnosti [redacted] zbytečně extenzivní.**

Na realizaci Záměru pracuje společnost [redacted] intenzivně již sedm let a investovala do Záměru značné finanční prostředky. Podstatná část Záměru by v případě umístění územní

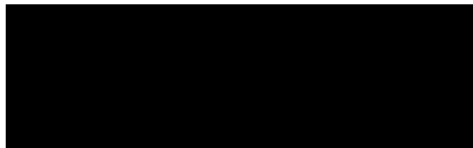
CENTROPOL TRADING, s.r.o.
Vaničкова 1594/1
400 01 Ústí nad Labem
Česká republika

Tel.: +420 475 259 444
Fax: +420 475 210 080
E-mail: info@centropol.cz
www.centropol.cz

IČO: 27343031
DIČ: CZ27343031
Společnost je registrována v obchodním rejstříku vedeném
Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl C, vložka 25254

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území



rezervy v navrženém rozsahu přišla vniveč, nemluvě o obrovských utopených nákladech a ztrátách, které by společnost [redacted] při nemožnosti realizovat značnou část Záměru utrpěla. Územní rezerva VRT totiž učiní Dotčené pozemky (mimo realizace VRT) fakticky nezastavitelnými.

Aniž by společnost [redacted] chtěla jakkoli předjímat své budoucí právní kroky, lze již v této chvíli s jistotou říct, že společnost [redacted] nebude souhlasit s prodejem Dotčených pozemků pro účely realizace VRT. Pokud by snad do budoucna mělo dojít k nucenému prodeji či vyvlastnění Dotčených pozemků, bude se jednat o bezprecedentní krok, kterému se společnost [redacted] bude bránit dostupnými právními prostředky. Takové jednání bude představovat zásah do vlastnického práva společnosti [redacted] odporující (s ohledem na zbytečně extenzivní stanovení trasy VRT) článku 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod. Zároveň by takové jednání mohlo představovat zjevně nesprávný úřední postup, který by společnost [redacted] opravňoval k náhradě škody podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. Škodu pak bude představovat nejen skutečná škoda odpovídající již marně vynaloženým nákladům na realizaci Záměru, ale i ušlý zisk z nerealizovaného Záměru.

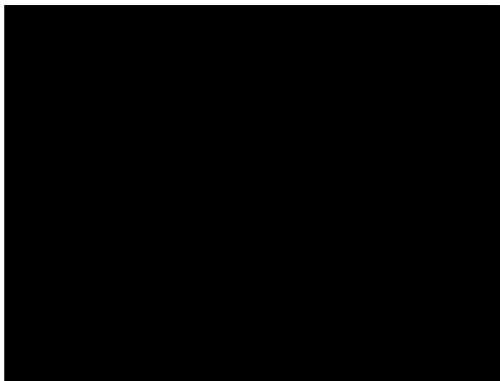
Investor může vést VRT v již vymezené územní rezervě podle platného Územního plánu Ústí na Labem („Územní plán“), tedy ve variantě, která budoucí komerční zónu společnosti [redacted] sice zasahuje vzniklým ochranným pásmem, ale Záměr již ve svém řešení s tímto plošným omezením počítá. Tato varianta vedení je výhodnější i technicky a majetkově, kdy by se investor VRT vyhnul řadě komplikací a sporů. Územní rezerva je dostatečně široká, aby bez jakýchkoli komplikací pojmla i budoucí vedení VRT (včetně ochranných pásem).

Navrhujeme proto úpravu vymezení koridoru územní rezervy VRT na citovaných pozemcích v lokalitě Předlice tak, aby v maximální možné míře respektovala již vymezenou územní rezervu podle Územního plánu, resp. oblouku koridoru, který je již v Územním plánu vymezen pro optimalizaci trasy – polohy kolejíště.

K vedení plánované trasy VRT jiným způsobem neexistuje žádný racionální důvod. Stávající návrh 5a ZÚR ÚK zbytečnou šíří „rezervovaného území“ pouze do budoucna vyvolá řadu komplikovaných právních sporů, kterým se lze navrhovanou úpravou jednoduše vyhnout.

Předem děkujeme za kladné vyřízení těchto připomínek.

S pozdravem



Přílohy:

1. Memorandum
2. Zákes navržené územní rezervy pro VRT podle 5aZÚR ÚK do plochy Záměru
3. Zákes vedení trasy VRT podle studie proveditelnosti Správy železnic

CENTROPOL TRADING, s.r.o.
Vaničkova 1594/1
400 01 Ústí nad Labem
Česká republika

Tel.: +420 475 259 444
Fax: +420 475 210 080
E-mail: info@centropol.cz
www.centropol.cz

IČO: 27343031
DIČ: CZ27343031
Společnost je registrována v obchodním rejstříku vedeném
Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl C, vložka 25254

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Podatel je vlastníkem pozemků v k.ú. Předlice, které by mohly být návrhovým koridorem ŽD1 dotčeny. Na těchto pozemcích připravuje výstavbu výrobního a skladovacího areálu, pro který již v lednu 2020 získal souhlasné závazné stanovisko EIA. Koridor ŽD1 činí pozemky fakticky nezastavitelnými v celé jeho šíři - i mimo samotnou budoucí trať. Tím podateli vznikne značná škoda.

Připomínka P 11:

Podatel navrhuje vymezení koridoru na jeho pozemcích v takové šíři, aby respektovala koridor vymezený územním plánem města Ústí nad Labem pro optimalizaci trati – polohy kolejiště.

Návrh vyhodnocení připomínky P 11:

Platný územní plán (ÚP) Ústí nad Labem obsahuje veřejně prospěšnou stavbu (VPS) „Železnice Předlice (trať 130)“, označenou jako D 29. Jedná se o zvětšení poloměru směrového oblouku trati č. 130 jako součásti žel. sítě TEN - T, pro možnost zvýšení rychlosti vlaků. Podatelův záměr ke koridoru VPS 29 těsně přiléhá.

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem, v hierarchii územně plánovacích dokumentací tou nejobecnější. Zpracovávají se pro území celého kraje - v měřítku 1 : 100 000, čemuž odpovídá jejich podrobnost. Územní plán se zpracovává nad katastrální mapou a v měřítku 1 : 5000 nebo 1 : 10 000 se zpravidla i vydává. Podle § 36 stavebního zákona ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje (PÚR) a územním rozvojovým plánem (ÚRP), určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Předmětem této aktualizace zásad územního rozvoje (5aZÚR ÚK) je vymezení koridoru proměnlivé šíře 100 – 1200 m, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě a souvisejících staveb a opatření. Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti ZÚR a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území. Stanovení šířky koridoru i konkrétní důvody jeho rozšíření jsou popsány v kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“, část „šířka koridoru“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK. Orientační schéma šířky koridoru je znázorněno ve výkresu č. 8 „Schéma šířkového uspořádání variant koridoru“ v grafické části odůvodnění 5aZÚR ÚK. Z něj vyplývá, že u podatelových pozemků je navržen koridor šíře cca 260 m, což je v úseku Ústí nad Labem – státní hranice nejmenší šíře. I v rámci území celého kraje je to jedna z nejužších částí koridoru v trase mimo tunely.

V obecné rovině lze takto v ZÚR vymezený koridor zpřesnit (zúžit) na základě podrobnější dokumentace záměru, je-li k dispozici, při změně územního plánu (kterou v tomto případě hradí oprávněný investor). Pokud i přesto bude v návrhu změny ÚP koridor zasahovat do ploch, které byly současným územním plánem vymezeny jako zastavitelné, může být koridor v souladu s metodickým doporučením MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní infrastruktury v územním plánu“, vymezen jako tzv. „průhledný koridor“. V tomto případě

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

se po realizaci stavby železniční tratě a staveb s ní souvisejících, v nezastavěné části koridoru „automaticky obnoví možnost využití ploch podle územního plánu, dočasně překrytých koridorem“. Pokud je koridor vymezen jako „plný“, je třeba po realizaci stavby tratě pořídit pro možnost využití nezastavěné část koridoru opět změnu územního plánu. Podatelem uváděná „faktická nezastavitelnost pozemků“ v územním plánem zúženém koridoru by tak trvala do dokončení stavby trati.

Pokud by nemožnost využití zastavitelných pozemků byla trvalá a v důsledku změny ÚP by vlastníkům pozemků určených k zastavění vznikla prokazatelná majetková újma, vztahovala by se na ně ust. § 102 stavebního zákona o náhradách za změnu v území.

Shora uvedené ale není předmětem ani součástí návrhu 5aZÚR ÚK. ZÚR jsou koncepčním dokumentem, který není pořizován v podrobném měřítku - nad jednotlivými pozemky.

Pořizovatel tedy uzavírá:

Návrh aktualizace ZÚR se nepořizuje v podrobnosti jednotlivých pozemků, není známo přesné umístění stavby ani staveb s ní souvisejících (v rámci vymezeného koridoru); není známo ani stavebně technické řešení těchto staveb. Z návrhu 5aZÚR ÚK není seznatelné, zda podatelovy pozemku budou či nebudou dotčeny, případně jakým způsobem. Z uvedených důvodů **nelze připomínce P 11 vyhovět.**

12.

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

31. ledna 2023

Na základě vašeho oznámení ze dne 12. 12. 2022 o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) pořizované zkráceným postupem podáváme tímto následující

připomínku k návrhu 5aZÚR ÚK:

I.

Z odůvodnění návrhu vyplývá, že zhruba deset let byly pořizovány odborné podklady, včetně studie proveditelnosti (2020). Návrh navzdory tomu podle našeho mínění trpí těmito dvěma podstatnými nedostatky:

1. Není zřejmé, jaké varianty řešení byly zvažovány, jak byly posouzeny a proč byly do návrhu vybrány právě tři zvolené trasy. Víme, že existují i jiná možná řešení, například varianta vypracovaná panem Martinem Hausenblasem či ideové návrhy předložené expertní skupinou při městu Ústí nad Labem. Pro nás jako malou neziskovou organizaci je nemožné předložit vlastní odborné návrhy, avšak domníváme se, že proces výběru možných řešení by měl být transparentní a přehledný, jinak hrozí, že tři koridory zvolené v úzkém okruhu zainteresovaných, byť třeba v dobré víře, vyvolají problémy a odpor, jimž by bylo možné v transparentnějším procesu alespoň zčásti předejít.
2. Z návrhu se nedozvídáme některé základní a podstatné údaje. Zejména máme na mysli plánovaný či předpokládaný celkový objem železniční dopravy na navržené VRT a poměr osobní a nákladní dopravy. Ve studii proveditelnosti jsou jistě takové údaje alespoň v hrubých rysech k dispozici.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

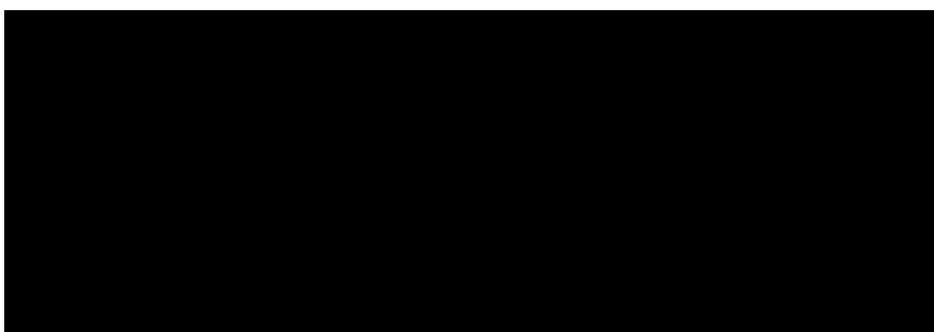
II.

Významným přínosem navržené VRT má být podle návrhu snížení objemu dopravy, zejména těžké nákladní dopravy na silnicích. Hodnocení SEA například uvádí, že „lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší“. Předpoklad, že provoz VRT povede ke snížení intenzity silniční dopravy ovšem není ničím podložen. Vůbec přitom nepovažujeme za jisté, že zvýšení přepravní nabídky na železnici povede v nezanedbatelné míře ke snížení intenzity silniční dopravy, a ne k celkovému zvýšení poptávky po přepravě (zužitkování nabídky pro růst transevropských a globálních přepravních toků).

III.

Máme za to, že SEA se vyhýbá hodnocení některých nepříznivých dopadů návrhu s odůvodněním, že bez znalosti konkrétního trasování a technického řešení nelze dopady předjímat. Uvádí například: „V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hledisko ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit.“

Jsme přesvědčeni, že v místech, kde je navržen koridor v šířce 200 až 300 metrů, obzvláště v hustě osídleném území města Ústí nad Labem, kde je trasa navržené VRT plánována s poměrně přesnou představou (návrh hovoří o využití prostoru západního nádraží a trasy stávající trati č. 130), by bylo možné emise a další vlivy výstavby a provozu VRT na okolí popsat a vyhodnotit přesněji. Takové přesnější posouzení vlivů je podle našeho soudu nezbytné všude, kde je to možné.



Připomínka P 12:

- a) Není zřejmé, jaké varianty byly zvažovány, jak byly posouzeny a proč byly vybrány právě tři zvolené trasy.
- b) Návrh neobsahuje podstatné údaje, zejména plánovaný či předpokládaný celkový objem železniční dopravy a poměr osobní a nákladní železniční dopravy.
- c) Předpoklad, že provozem na VRT dojde ke snížení intenzity silniční dopravy není ničím podložen.
- d) SEA se vyhýbá hodnocení některých nepříznivých dopadů návrhu s odůvodněním, že bez znalosti konkrétního trasování a technického řešení stavby nelze dopady předjímat – např. „nemožnost vyloučení demolic, byť pravděpodobně malého počtu objektů“.
- e) V místech šíře koridoru 200 – 300 m, v husté zástavbě města Ústí n.L., je možné emise a další vlivy výstavby a provozu VRT na okolí popsat a vyhodnotit přesněji, jelikož trasa navržené VRT „je zde plánována s poměrně přesnou představou“.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Návrh vyhodnocení připomínky P 12:

Ad a) až c)

K této problematice se pořizovatel podrobně vyjadřoval zejména v textu vyhodnocení společné připomínky Ps 1, na nějž se odkazuje, ale ve stručnosti uvádí:

Podle § 17 kompetenčního zákona odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti také za její uskutečňování ministerstvo dopravy (MD). Toto ministerstvo zpracovalo ve vazbě na mezinárodní závazky a vnitrostátní dokumenty materiál s názvem „Program rozvoje rychlých železničních spojení“. Dne 22.5. 2017 tento program usnesením č. 389 schválila vláda ČR.

Při jeho přípravě bralo MD v úvahu široké spektrum existujících problémů, (včetně sociálních a ekonomických) a cíle a rámec daný evropskou i národní dopravní politikou. Části III materiálu MD č.j. 493/17 byla daným usnesením vlády schválena jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení. Příslušná část citovaného materiálu se na základě úkolu z citovaného usnesení vlády pro ministryni pro místní rozvoj, promítla do nejbližší aktualizace PÚR ČR (aPÚR č. 4, závazné od 1.9.2021).

Základní větev RS4 z materiálu MD, ve směru Praha-Ústí nad Labem-Drážďany, byla propána do PÚR ČR - viz odůvodnění akt. PÚR č. 4 k článku (83a). Článek (83a) a PÚR č. 4 vymezuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1, jehož komplexním prověřením, přípravou a výběrem výsledných variant pověřuje Ministerstvo dopravy. Ústeckému kraji potom úkolem pro územní plánování ukládá z takto vybraných variant vymezit koridor na území svého kraje. V souladu s platnou PÚR byla pořizovateli předložena žádost oprávněného investora (s variantním návrhem koridoru ŽD1) o aktualizaci ZÚR za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT ZR-1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa by byla v rozporu s PÚR.

Problematika, obsažená v připomínce P 12, pod písmeny a) až d) byla řešena na meziresortní úrovni jako součást vládou schváleného „Programu rozvoje rychlých železničních spojení“ a není předmětem ani součástí návrhu 5aZÚR ÚK. Pro potřeby vyhodnocení SEA a objasnění souvislostí v odůvodnění 5aZÚR ÚK jsou tyto údaje nebo závěry pouze převzaty.

Pořizovatel uzavírá, že předmětem 5aZÚR ÚK byl návrh předložený oprávněným investorem, který obsahoval návrhový koridor ŽD1 ve variantách A, B a C. Každý jiný koridor (tzn. koridor nepředložený k aktualizaci ZÚR oprávněným investorem) je v rozporu s PÚR. Důvody a způsob vymezení takto předložených variant koridoru není pořizovatel kompetentní zkoumat nebo zpochybňovat. **Připomínce P 12 a) až c) tak nelze vyhovět.**

Ad d) a e)

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem, v hierarchii územně plánovacích dokumentací tou nejobecnější. Zpracovávají se pro území celého kraje - v měřítku 1 : 100 000, čemuž odpovídá jejich podrobnost. Podle § 36 stavebního zákona ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR a územním rozvojovým plánem (ÚRP), určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Jak bylo řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí a z tohoto úhlu pohledu je i posuzována. Vlivy na životní prostředí tak nejsou zkoumány z hlediska vlivu „konkrétního záměru“ (EIA), ale z hlediska vlivu „koncepce“ (SEA). Jelikož posouzení SEA probíhá nad návrhem

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

5aZÚR ÚK, nemůže posuzovat vlivy způsobené záměry, které ZÚR neobsahují. V souladu s právními předpisy i metodikou MŽP jsou v rámci SEA posuzovány vlivy předpokládané, které se budou konkretizovat až v rámci dalších kroků územního plánování, zejména v územním řízení o umístění konkrétní stavby. V okamžiku pořizování ZÚR a posuzování SEA není známo technické řešení stavby, a tím ani její přesné umístění. Skutečnost, že v tomto konkrétním případě oprávněný investor souběžně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje další stupně předprojektové a projektové přípravy železniční tratě, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit.

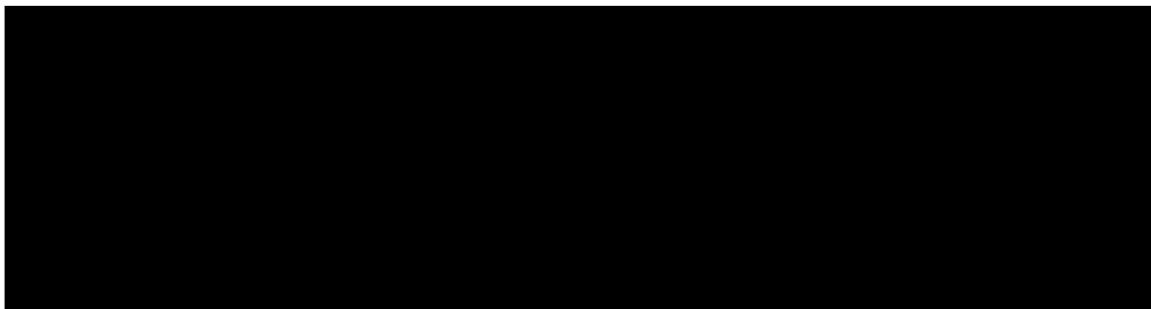
K dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele se pořizovatel podrobně vyjadřoval v textu vyhodnocení společné připomínky Ps 3.

I přes skutečnost, že oprávněný investor disponuje podrobnější dokumentací železniční tratě, s odkazem na § 36 stavebního zákona ve spojení s § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí **nelze připomínce P 12 d) a e) vyhovět.**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

13.



Ústecký kraj
k rukám
Vážená paní
Ing. Hana Bergmannová
Vedoucí
Odbor územního plánování a
stavebního řádu

Vaše zn.	Naše zn.	Výprava	Přílohy	Vyřizuje	Datum
	31/2023	D5	-		31. 1. 2023

Věc: Připomínky k Návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5.aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) pořizované zkráceným postupem (dále jen „Návrh“, případně v širším, funkčním smyslu „Záměr VRT“)

Vážení,

jako zpracovatel dokumentace „Alternativní trasa VRT Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem“, zadavatele pana Martina Hausenblase, Ústí nad Labem, pracovně a i dále v tomto textu označovaná jako „Varianta H“, tímto k výše nadepsanému Návrhu v souladu s § 39, odst. 2, stavebního zákona podáváme se souhlasem uvedeného zadavatele **připomínky**. Tyto připomínky obsahují jak odůvodnění, tak požadavky pro další postup při řešení nové trati Praha – Ústí nad Labem – SRN.

1. Nesouhlasíme s Návrhem, Textová část Návrhu, II. B Odůvodnění: „[199] Pro upřesnění územních podmínek ochrany a rozvoje civilizačních hodnot území kraje se stanovují tyto úkoly pro územní plánování: [...] (22) Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména dostavba silnice I/13, dostavba dálnic D6 a D7, modernizace železniční infrastruktury, záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční tratě železniční dráhy v rámci systému rychlých spojení a jiné).“ Nesouhlasíme s nahrazením spojení „vysokorychlostní železniční tratě“ vágním a legislativně neukotveným spojením „železniční dráhy v rámci systému rychlých spojení“. Vysokorychlostní železniční trať je pojem používaný evropskou legislativou, např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (které bude velmi

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- pravděpodobně relevantní pro financování předmětného záměru) a v neposlední řadě český zákon č. 266/1994 Sb. o drahách (§ 3a). Považujeme za nepřijatelné, aby použitím vágního a nekodifikovaného pojmu „dráha systému rychlých spojení“ mohlo – možná v souladu se zájmy některých vlivových skupin s partikulárními zájmy – být interpretováno jinak než jako vysokorychlostní trať (dále též jen „VRT“). Minimální rychlostí pro VRT je hodnota 250 km/h. Záměr VRT tuto hodnotu musí splňovat i v úsecích se smíšeným provozem osobní a nákladní dopravy, v ostatních úsecích (tj. výhradní osobní dopravy) je žádoucí návrhová rychlost minimálně 300 km/h (kromě zaústění do železničních uzlů a odbočných větví). Jak zaznělo i na veřejném projednání Návrhu, veřejnost je si vědoma zásahu Záměru VRT do území a prostředí Ústeckého kraje a je schopna jej akceptovat, ale žádá, aby Záměr VRT byl připravován tzv. na úrovni doby, ve stavebně-technických parametrech přinášející dostatečné benefity.
2. Navrhujeme stávající znění textu dle předchozího bodu **upravit** na „(22) *Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména dostavba silnice I/13, dostavba dálnic D6 a D7, modernizace železniční infrastruktury, záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční tratě a jiné).*“ tak, aby VRT nebyla považována za jakýsi „virtuální“ záměr, ale byla postavena na roveň s ostatními uvedenými stavbami.
 3. Obdobně k připomínce č. 1 nesouhlasíme s úpravou čl. „(24) *Sledovat a respektovat dlouhodobý záměr na průtahu vysokorychlostní trati VRT železniční dráhy v rámci systému rychlých spojení územím kraje.*“ Odůvodnění je stejné jako u připomínky č. 1.
 4. Navrhujeme stávající znění textu dle předchozího bodu **upravit** na „(24) *Sledovat a respektovat dlouhodobý záměr na průtahu vedení vysokorychlostní železniční trati VRT a její propojení se stávající železniční sítí pro zvýšení přínosů pro co největší území kraje.*“ Odůvodnění: v souladu se strategickými dopravními dokumenty kraje, státu a EU zvýšit socio-ekonomické benefity Záměru VRT a zvýšit její podporu u veřejnosti.
 5. **Nesouhlasíme s koncepcí 5.a ZÚR ÚK dle Návrhu** spočívající v umístění koridorů ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C na území Ústeckého kraje. Důvodem je **existence jiné varianty**, konkrétně například Varianty H, která dle našeho názoru **plní požadované cíle a funkce Záměru VRT lépe** (viz její popis dále). Ministerstvo dopravy disponovalo touto variantou již v 1. polovině roku 2022, byly mu (a jemu podřízené investorské organizaci Správa železnic) představeny její výhody a přesto ji nezařadilo do vějíře variant Návrhu. Jsme si vědomi, že z pohledu Ústeckého kraje se jedná o tzv. investorskou aktualizaci ZÚR. Avšak s ohledem na dosavadní nezáměr MD (SŽ) o osvojení si - v řadě kritérií výhodné - Varianty H a její zařazení do procesu posuzování (veškeré práce na dalším vyhodnocování a rozpracování varianty jsou nadále prováděny soukromým subjektem) **doporučujeme Ústeckému kraji Návrh neschválit a investorovi doporučit předložení dopracovaného návrhu s rozšířeným vějířem variant, doplněným zejména o variantu H.**
 6. **Předložený Návrh i s ohledem na ust. § 36, odst. 1 a násl. stavebního zákona není na území krajského města Ústí nad Labem dostatečně rozpracovaný – a to z hlediska**

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

nadmístních vazeb. Zejména nepovažujeme za prokázanou realizovatelnost nové železniční stanice s pracovním názvem „Ústí nad Labem centrum“ (připomínáme, že přímá obsluha statutárního města Ústí nad Labem je jedním z motivů pro hledání nového koridoru VRT oproti opouštěnému koridoru územní rezervy VRT-ZR1) umožňující zapojení všech železničních tratí vedoucích do Ústí nad Labem s provozním konceptem průjezdných (diametrálních) linek příměstské i regionální dopravy. Vytvoření univerzálně pojatého centrálního multimodálního uzlu veřejné dopravy je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 a řadou dalších koncepčních dokumentů. Dále **Návrh neprokazuje**, že ve vymezené ploše je možné **napojení resp. koordinace nové VRT spolu s centrální železniční stanicí se silničním skeletem města a další infrastrukturou**: především jde o prostor mezi levým břehem Labe a stávajícím nádražím Ústí nad Labem západ, zejména průchod evropské silnice E442 ze směru od D8 přes okružní křižovatku ulic Bílinská - Střelecká – Pražská / Přístavní ve směru Děčín. Postrádáme analýzu dopadů Záměru VRT na silniční síť statutárního města Ústí nad Labem jak přímo stavbou, tak novým nádražím jako atraktorem individuální dopravy v režimu P+R z přilehlé spádové oblasti. **Požadujeme proto, aby Návrhu byl dopracován ve smyslu doplnění dopravně-urbanistické studie vyvolaných dopadů a příležitostí nové železniční stanice v rámci VRT na rekonfiguraci železniční a silniční sítě v dotčeném území Ústeckého kraje, minimálně v územním obvodu ORP Ústí nad Labem (např. potřeba obchvatu města Ústí nad Labem, úpravy železniční sítě ad.).**

7. **Požadujeme, aby v ZÚR byla v textové části doplněna podmínka pro další pokračování přípravy Záměru VRT v tomto smyslu:** „Výstavba nové trati v úseku státní hranice se SRN – Ústí nad Labem proběhne až po předchozím zprovoznění nové stanice Ústí nad Labem centrum (v nejzazším případě současně), aby nová trať mohla být efektivně provozně propojena se stávající železniční sítí a zároveň, aby v rámci výstavby nové stanice Ústí nad Labem centrum byla provedena všechna adekvátní opatření pro ochranu ŽP a zdraví obyvatelstva s ohledem na zvýšený rozsah dopravy.“. Odůvodnění: v případě pouhého přivedení nové dopravy z nové trati ze SRN do stávajícího uzlu (nevyhovující stanice Ústí nad Labem západ) by došlo ke zhoršení životního prostředí i snížení efektivity stavby.
8. **V návaznosti na bod č. 5 výše uvádíme některé výhody Varianty H, kterou jsme Vám zaslali dne 14. 12. 2022:**
 - a. Oproti variantám Návrhu využívá Varianta H stávající koridor územní rezervy VRT-ZR1 ve větší délce, a to až k Bohušovicím nad Ohří;
 - b. Varianta H v podvariantě H-jih (nadzemní nádraží v Ústí nad Labem) je ze všech nejkratší (31,2 km) oproti ŽD1-A (31, 9 km) následované H-podzemní (32,4). Ostatní varianty návrhu jsou ještě delší ŽD1-B 34,4 km a ŽD1-C 35,2 km. Varianta H má ze všech variant nejkratší délku tunelového úseku.

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- c. Kratší trasa a vyšší návrhová rychlost nabízí o něco kratší jízdní doby resp. vyšší stabilitu provozního konceptu (rezervu na krácení zpoždění);
- d. Sjezd z VRT do Lovosic možný rychlostí 200 km a zvýšení této rychlosti až do žst. Lovosice a tedy kratší jízdní dobu pro linku Praha – Lovosice – Ústí nad Labem resp. stabilitu provozu;
- e. Vedení koridoru VRT západně od Litoměřic umožňuje zapojení pravobřežní trati do Středohorského tunelu a tím zkrácení jízdní doby Litoměřice – Ústí nad Labem z 25 minut na 9 minut; toto není možné u žádné z variant Návrhu.
- f. Trasování umožňuje napojení Litoměřic odbočkou z VRT jako do prostoru zastávky Litoměřice město, tak Litoměřice horní nádraží, ke kterému je průměrný čas docházky z území Litoměřic o 9,5 minut kratší než do zastávky u řeky. Pro většinu obyvatel je horní nádraží v docházkové vzdálenosti bez nutnosti použití MHD, nebo IAD. Zaústění do horního nádraží lze provést zahlobením stávající tratě Lovosice – Litoměřice, čímž bude možné zrušit nevyhovující železniční přejezdy v blízkosti křižovatek ve městě.
- g. Trasování umožňuje, aby odbočka z VRT do Litoměřic horního nádraží pokračovala jako elektrizovaná trať směr Ústěk a Česká Lípa a zlepšila spojení v této ose (jízdní doba Praha – Česká Lípa cca 1 h 10 minut). V extravilánu Litoměřic lze vybudovat zastávku a kapacitní P+R, které zachytí poptávku po železniční dopravě přijíždějící po silnici I/15.
- h. Příjezd VRT do Ústí nad Labem je navržen ve dvou podvariantách: u podvarianty „H-podzemní“ tunelem pod Labem a s podzemní stanicí Ústí nad Labem centrum a v podvariantě „H-jih (nadzemní nádraží)“ u levobřežní trati 090 v prostoru stanice Ústí nad Labem jih a odtud do povrchové stanice Ústí nad Labem centrum. Pro případ nedostatečné kapacity při průjezdu nádražím Ústí nad Labem centrum bude pro nákladní dopravu, jedoucí novým tunelem, možno vybudovat obchvat osobní stanice. **Jako zpracovatel doporučujeme podvariantu H-podzemní, jižní subvariantu jen v případě nemožnosti realizace podzemní stanice.**
- i. Předpokládáme úsporu investičních nákladů z důvodů menších zásahů do území v oblasti vstupů do Středohorského tunelu a kratší trasy;
- j. Není potřebný nový zábor půdy pro stanici Encovany – postačuje přestavba stávajícího dolního nádraží v Litoměřicích;
- k. Navržené řešení nevyžaduje žádné demolice obytných objektů, kromě jednotek případů (zejména samostatných garáží) – a to na vyústění Středohorského tunelu v Ústí nad Labem v případě podvarianty Jih;
- l. Průchod skalním masívem u Litoměřic nezasahuje do chráněného území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a SÚRAO k němu nemá připomínek;
- m. Neevidujeme zásadní negativní stanovisko nějaké obce nebo orgánu veřejné správy;

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

- n. Pro Variantu H vydal autorizovaný geotechnik stanovisko se závěrem: „Vzhledem k délce tunelu přes 14 km a výškách jeho nadloží až do 350 m bude navrhovaná trasa tunelu procházet územími s rozdílnými inženýrskogeologickými podmínkami. V těchto geotypech je na našem území výstavba historicky zvládnutá. Trasa, vedená v předkládaném koridoru, nevyvolává extrémní rizika, tj. nepřijatelné či nezvladatelné nežádoucí jevy“.

Závěr: Na základě výše uvedeného tedy žádáme, aby bylo před rozhodnutím o Návrhu provedeno posouzení a porovnání Varianty H s variantami Návrhu a také dopracování Návrhu ve smyslu výše uvedených připomínek.

Předem děkujeme za uvážení připomínek.

S pozdravem



5/5

Připomínka P 13:

- Podatel žádá, aby před rozhodnutím o návrhu 5aZÚR ÚK byla posouzena a s variantami tohoto návrhu porovnána jím zpracovaná „varianta H“.
- Podatel požaduje dopracování návrhu 5aZÚR ÚK ve smyslu připomínky a) a z dalších v podání uvedených důvodů.

Návrh vyhodnocení připomínky P 13:

Ad a)

V rámci procesu pořizování této 5aZÚR ÚK nemůže být posuzována žádná jiná varianta než ta, kterou vybere a předloží Ministerstvo dopravy. Toto vyplývá z čl. (83a) Politiky územního rozvoje (PÚR) ve znění aktualizace č. 4, platné od 1.9.2021. Každá jiná varianta je v rozporu s PÚR, která je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona pro pořizování a vydávání ZÚR/AZÚR závazná. Podrobně viz text vyhodnocení společné připomínky Ps 1. Z uvedeného důvodu **nelze připomínce P 13 a) vyhovět.**

Ad b)

V čl. [199] textové části II. B Odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK jsou v bodech (22) a (24) v „rozdílovém textu“ uvedeny v důsledku aktualizace rušené a nově navrhované texty. Podatel nesouhlasí s náhradou textu „...záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční tratě“ za text „...záměr na výstavbu železniční dráhy v rámci systému rychlých spojení“ v bodě (22) a s náhradou textu „...respektovat záměr na prútech vysokorychlostní trati VRT“ za text „...respektovat záměr na prútech železniční dráhy v rámci systému rychlých spojení“ v bodě (24).

Důvod změny názvosloví je uveden v kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“, v odst. „odůvodnění bodu 6. textové části 5aZÚR ÚK“ Odůvodnění II.A textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK následovně: „Pro účely 5aZÚR ÚK je koridor označen jako koridor pro železniční dráhu, která je součástí systému rychlých spojení (RS).“

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

Pojem „rychlá spojení (RS)“ je definován Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017 jako provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C.

V rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k terminologickému sjednocení ZÚR ÚK s výše citovaným Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, liniovým zákonem a v neposlední řadě s PÚR ČR, která v článku (83a) koridor ŽD1 vymezuje jako záměr s označením RS 4. K tomu pořizovatel doplňuje, že před schválením Programu rychlých železničních spojení v ČR řešil čl. (83) PÚR ČR „územní ochranu koridorů VRT“, označenou VR1, zatímco v aktualizaci PÚR ČR, do které se promítl uvedený Program rychlých žel. spojení, řeší článek 83a (čl.83 byl zrušen) „koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu“ ŽD1.

Nad rámec vyhodnocení připomínky pořizovatel připomíná, že rychlost, na jakou je budoucí trať a současný návrhový koridor navržen, je dle PÚR ČR zcela v kompetenci Ministerstva dopravy prostřednictvím oprávněného investora – Správy železnic, s.o., a to bez ohledu na přesné označení tohoto koridoru v ZÚR.

Dále podatel namítá, že na území města Ústí nad Labem nejsou v návrhu řešeny „nadmístní vazby“, zejména není prokázána realizovatelnost nové železniční stanice s pracovním názvem „Ústí nad Labem centrum“ umožňující zapojení všech železničních tratí vedoucích do Ústí n.L. s provozním konceptem průjezdných linek příměstské i regionální dopravy. Dále není prokázána možnost napojení, resp. koordinace této žel. stanice se silničním skeletem města v návrhem vymezené ploše.

K tomu pořizovatel uvádí, že předmětem této aktualizace zásad územního rozvoje (5aZÚR ÚK) je vymezení koridoru proměnlivé šíře 100 – 1200 m, do kterého se v dalších krocích podle stavebního zákona může umístit stavba vysokorychlostní železniční tratě a souvisejících staveb a opatření. Za související stavby, pro něž je koridor vymezován, však nelze považovat další případné změny dopravního řešení na území města atp., resp. podmínkou možnosti změny dopravního řešení na území města není jeho vymezení v ZÚR, byť by s navrhovaným koridorem souvisela, jelikož se nejedná o nadmístní záležitost.

Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti ZÚR a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území.

V prostoru centra Ústí nad Labem bylo rozšíření koridoru „navrženo za účelem komplexního řešení železničního uzlu Ústí nad Labem včetně nákladového a seřadovacího nádraží“ – viz kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“, část „šířka koridoru“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK. Orientační schéma šířky koridoru je znázorněno ve výkresu č. 8 „Schéma šířkového uspořádání variant koridoru“ v grafické části odůvodnění 5aZÚR ÚK. Z něj vyplývá, že v centru města je koridor široký cca 300 m.

Pořizovatel připomíná, že koridor byl, v souladu s PÚR, navržen a vybrán Ministerstvem dopravy. Úkolem aktualizace ZÚR je prověřit, zda tento koridor není ze zákonem stanovených důvodů absolutně nerealizovatelný (zjednodušeno). Pořizovatel je ve shodě s podatelem v tom, že v určitých místech může dojít ke kumulaci problémů. To se ovšem prokáže až v rámci a měřítku územního plánu, nebo až na základě návrhu konkrétního technického řešení stavby a jejího přesného umístění. Ani teoretická možnost kumulace

Příloha č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § § 39 odst. 2 ve spojení s 42b odst. 4 stavebního zákona k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území

problémů při technickém řešení a realizaci stavby není důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3, věty poslední stavebního zákona a řešení podrobností, náležitých svým obsahem územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí, již v ZÚR. Proto je možné i to, že se v dalším stupni projektové přípravy ukáže, že je záměr v koridoru vymezeném 5aZÚR ÚK nerealizovatelný. Tuto situaci stavební zákon nevylučuje a ustálená judikatura na ni, v souvislosti s poukazem na skutečnost, že záměry vymezené v nadřazené územně plánovací dokumentaci nejsou ve vztahu k nižším a podrobnějších stupňům dokumentace závazné absolutně, připomíná.

Podatel dále požaduje, aby do návrhu byla doplněna dopravně-urbanistická studie vyvolaných dopadů a příležitostí a do textové části návrhu podmínka, že výstavba trati v úseku Ústí n.L. – státní hranice proběhne až po zprovoznění nové žel. stanice v Ústí n.L., v nejzazším případě současně.

Pořizovatel uvádí, že požadovaná dopravně-urbanistická studie území města Ústí nad Labem není nadmístní záležitostí a k jejímu pořízení tak není příslušný.

Podmínky, týkající se etapizace výstavby apod., lze ukládat nejdříve v územním rozhodnutí, případně společném povolení.

S ohledem na shora uvedené **nelze připomínce P 13 b) vyhovět.**

III.

Informace o připomínkách, uplatněných k variantám, které nebyly vybrány, tj.

ŽD1 – A a ŽD1 - B

Povrchová trasa navrhovaného koridoru ŽD1 obsahuje variantní řešení pouze na území ORP Roudnice nad Labem a ORP Litoměřice. Zásadní připomínkou byl nesouhlas s jakoukoli variantou, případně bylo požadováno vymezení koridoru ve stávající územní rezervě, návrhem 5aZÚR ÚK rušené. Lišilo se jen odůvodnění tohoto nesouhlasu. Podané připomínky byly proto uplatňovány buď výslovně ke všem variantám současně, nebo byly uplatněny shodné texty, s minimálními rozdíly v některých bodech odůvodnění připomínek, pro každou variantu zvlášť. Vyhodnocením připomínek k vybrané variantě C tak byly vyhodnoceny prakticky veškeré podané připomínky.