

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 námitkám obecně

Podle § 36 odst. 4 stavebního zákona se „zásady územního rozvoje pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy podle správního řádu“. Podle § 171 správního řádu „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. 5 správního řádu mohou k návrhu OOP vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění toho, jak a proč bylo s podanými námitkami naloženo, je součástí odůvodnění opatření obecné povahy (OOP).

Proti rozhodnutí o námitkách se nelze odvolat. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.

S odkazem na obecné náležitosti podání musí být z námítky zřejmé kdo ji činí, proti jakému návrhu OOP, resp. jeho části, směřuje a co se navrhuje.

Stavební zákon jako zákon speciální vůči správnímu řádu upravuje námitky k řízení o ZÚR úžeji. K návrhu zásad územního rozvoje mohou podat námitky dotčené obce (obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím), oprávněný investor a zástupce veřejnosti. Námitky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit do 7 dnů ode dne veřejného projednání (§ 39 odst. 2 až 4). Dojde-li ke změně nebo zrušení rozhodnutí o námitkách, je kraj povinen uvést zásady územního rozvoje do souladu s tímto rozhodnutím; do té doby nelze rozhodovat a postupovat podle těch částí zásad územního rozvoje, které jsou vymezeny v rozhodnutí o zrušení rozhodnutí o námitkách (§ 41 odst. 4).

Zásadní je § 39 odst. 3, který stanoví, že „ke stanoviskům, námitkám a připomínkám 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/SR ( - 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 námitky uplatňovány ke každé variantě samostatně, byť byly ve většině případů shodné ke všem variantám. Informace o námitkách, podaných k variantám, které ve výsledku nebyly vybrány (§ 42b odst. 8 stavebního zákona), jsou uvedeny v závěru této přílohy - v části III.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

Námítky (i připomínky) lze podávat pouze k návrhu, tedy k tomu, o čem se v daném řízení „rozhoduje“. K námitkám 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.

### **Struktura rozhodnutí o námitkách:**

V procesu rozhodování o námitkách bylo vedle platné právní úpravy, zakotvené ve stavebním zákoně a ve správním řádu, postupováno také v souladu s rozsudkem NSS 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012, odst. [457], cit.: *„Správní orgán, který rozhodnutí o námitkách schvaluje, je povinen podle § 172 odst. 5 správního řádu rozhodnout o všech podaných námitkách a toto své rozhodnutí přezkoumatelným způsobem odůvodnit; volba způsobu, jakým bude o námitkách rozhodnuto, je plně na diskreci rozhodujícího správního orgánu, neboť právě on je oprávněn rozhodnout o více námitkách téhož subjektu jedním výrokem, nebo rozhodnout o obdobných námitkách více navrhovatelů jedním výrokem za podmínky, že z rozhodnutí o námitkách bude bez jakýchkoliv pochybností zřejmé, jak bylo s každou dílčí námitkou naloženo a z jakých důvodů. Není nutné úzkostlivě trvat na individualizovaném vypořádání každé dílčí námitky samostatným výrokem; takový výklad nemá oporu v zákoně. Podstatné může být v daném případě pouze materiální rozhodnutí o námitce, tj. zda odpůrce o podané námitce řádným způsobem rozhodl, nikoliv forma, jakou tak učinil.“*

Na základě citovaného judikátu bylo ve dvou případech rozhodnuto o shodných námitkách několika subjektů jedním výrokem (námitka č. 1 a námitka č. 2), o námitkách zbývajících subjektů bylo rozhodnuto individuálně.

Před vlastním rozhodnutím o námitkách je v Dílu 1 uvedena ucelená argumentace ke čtyřem nejčastějším námitkám. Z důvodu přehlednosti odůvodnění námitek je na tuto podrobnou argumentaci pouze odkazováno.

### **Náležitosti uplatněných námitek:**

Veřejné projednání návrhu 5. aktualizace ZÚR ÚK (5aZÚR ÚK) se konalo 24.1.2023 s tím, že námitky je třeba uplatnit písemně, a to do 7 dnů od konání veřejného projednání. V souladu s § 40 odst. 1 písm. d) správního řádu je lhůta zachována, je-li posledního dne lhůty učiněno podání u příslušného správního orgánu, anebo je-li v tento den podání, adresované příslušnému správnímu orgánu, předáno držiteli poštovní licence. Poslední den lhůty připadl na úterý 31.1.2023. Všechny podané námitky byly uplatněny včas.

Podle § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona uplatňuje námitky k zásadám územního rozvoje (ZÚR) v samostatné působnosti rada obce, v obcích, kde se rada nevolí, zastupitelstvo obce.

Podání se podle § 37 odst. 1 správního řádu posuzuje podle svého skutečného obsahu a bez ohledu na to, jak je označeno. S odkazem na § 39 odst. 2 stavebního zákona proto byla veškerá podání obcí i oprávněných investorů považována za námitky, byť byla některá označena jako připomínky.

### Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Námítky podali:	O námitce rozhodnuto	
	pod číslem:	na straně:
<b>Obec:</b>		
Bohušovice nad Ohří	2	98
Budyně nad Ohří	5	158
Černěves	1	16
Černouček	4	144
Dobříň	2	98
Dušníky	2	98
Hoštka	7	181
Hrobce	1	16
Chabařovice	10	212
Chlumeč	12	217
Chodouny	1	16
Kleneč	2	98
Křešice	9	185
Ledčice (Středočeský kraj)	2	98
Libotenice	1	16
Litoměřice	8	183
Mnetěš	2	98
Nová Ves (Středočeský kraj)	2	98
Polepy	1	16
Přestanov	11	215
Přestavlky	2	98
Roudnice nad Labem	6	166
Straškov – Vodochody	3	132
Ústí nad Labem	13	240
Vražkov	2	98
Židovice	1	16
<b>Zástupce veřejnosti:</b>		
Koridor D8, z.s.	2	98
<b>Oprávněný investor:</b>		
ČEPRO	14	273
ČEPS	15	275
ŘSD	16	277
Správa železnic, s.o.	17	279
Povodí Ohře s.p.	18	283

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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.

## Rozhodnutí o námitkách uplatněných k návrhu nejvhodnější varianty, tj. ŽD1 – C

### Díl 1

#### Ucelená argumentace k nejčastějším námitkám

#### ➤ Ua1 - „k závaznosti PÚR ve vztahu k návrhu 5aZÚR ÚK“

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.

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. Provéřít 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. Provéřít 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 Východostředomořského 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 jí 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 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 k námitkám na vymezení jakékoliv trasy, předložené k aktualizaci ZÚR ÚK ministerstvem dopravy, ze zákona přihlížet.

Pro úplnost je třeba doplnit, 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*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 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 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 vymezuje 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 něž *„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 aktualizace ZÚR č. 5, pořizované výlučně na základě návrhu oprávněného investora z důvodu rozvoje veřejné dopravní infrastruktury, je pouze 1 koridor dopravní

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 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 zpracována 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 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 koridoru 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

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

- 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,
  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 nadřízených 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 aZÚR

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

nebyla realizovatelná ani jedna varianta, musela by být PÚR aktualizována (v obecné rovině). 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.

### ➤ Ua2 – „koridor pro veřejně prospěšnou stavbu“ (nikoli veřejně prospěšná stavba koridoru)

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“*.

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. 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 postačí 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“*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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.

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“.

Lze uzavřít, že ZÚR vymezují koridor pro stavbu, která je veřejně prospěšná jak přímo ze zákona (o dráhách), 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.

### ➤ Ua3 – k „dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele“

K nesouhlasům

- s technickým řešením železniční trati a staveb souvisejících (např. počet kolejí na seřadištích a výhybnách, mimoúrovňová křížení, protihluková opatření)
- 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
- se zvýšeným hlukem, prašností a světelným smogem při provádění i následném provozu železniční tratě včetně vlakových seřadišť
- s chybějícím řešením ekoduktů a stavbou tratě přerušovaných dopravních cest

K obavám

- o poškození domů, zavlažovacích zařízení, elektrických zařízení a jiných staveb v důsledku provádění stavby železniční trati; o poškození téhož vibracemi a bludnými proudy v důsledku provozu železniční tratě
- o zhoršení průběhu povodní ve stávajícím záplavovém území v důsledku výstavby železniční tratě
- o snížení cen nemovitostí a o odliv obyvatel ze stavbou dotčeného území

V souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona je předmětem 5aZÚR 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 5aZÚR ÚK.

Prakticky to znamená, že 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 5aZÚR ÚK. 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 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 shora příkladmo uvedené nesouhlasy a obavy směřují až k dalším postupům, vedoucím k realizaci stavby, zejména k řízení, kterým bude stavba (stavby) umístěna a povolena. Námitky tohoto charakteru se netýkají předmětu „řízení“, tedy 5aZÚR ÚK, a proto k nim nelze přihlížet.

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 navrhovatelí, aby v navazujících řízeních řádně uplatňoval svá práva a prosazoval své zájmy...“ K tomu je třeba dodat, 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 je třeba uvést, že bohužel ve stejném časovém období, kdy se pořizovala a projednávala tato 5aZÚR ÚK, seznamoval oprávněný investor – Správa železnic, s.o., obce a veřejnost s přípravou vysokorychlostní železnice v konkrétní podobě. Veřejnost by

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

mohla nabýt dojmu, že předmětem 5aZÚR ÚK je příprava této konkrétní stavby. Není tomu tak. Jak vyplývá ze stavebního zákona a je uvedeno v úvodu tohoto bodu (Ua3), 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 umisťování staveb – především na základě vyhodnocení vlivů návrhu (koridoru) na udržitelný rozvoj území a stanovisek dotčených orgánů.

- **Ua4 – k „nesprávnému/nedostatečnému vyhodnocení vlivů návrhu 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.“**

### 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 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, pracovní nazvané K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnicko, 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 A5 ZÚR ÚK dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb. č.j.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

MZP/2023/710/2544 s konstatováním, že návrh A5 ZÚR ÚK jako celek nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví ani na předměty ochrany a celistvosti EVL a PO. Naplnění A5 ZÚR 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 A5 ZÚR ÚK (do odůvodnění zapracovat 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.“

Lze tak shrnout, 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 (5aZÚR ÚK ) vydalo MŽP souhlasné stanovisko.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

#### Rozhodnutí o námitkách

#### 1. **Námítka N 1** (Černěves, Hrobce, Chodouny, Libotenice, Polepy, Židovice)

Jedná se o námitky šesti z obcí, které jsou sdruženy v zapsaném spolku rozVRTaná krajina, který v zastoupení AK Dohnal & Bernard podal k návrhu 5aZÚR ÚK „Připomínky“. Připomínka spolku k trase ŽD1-C byla pořizovatelem vyhodnocena v příloze č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK jako připomínka Po 8. Námitky těchto šesti obcí jsou podány v rozsahu textu „Připomínek“ rozVRTané krajiny, z.s.. Některé z těchto obcí rozšířily odůvodnění námitek o vlastní body, jež jsou vypořádány v závěru odůvodnění rozhodnutí o námitce.

Námítku označenou jako N 1 podaly obce Černěves, Hrobce, Chodouny, Libotenice, Polepy a Židovice.

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

Číslo jednací: OUP 098/2023

Podatel:

Obec Polepy  
se sídlem č.p. 112 Polepy, 411 47 Polepy  
IČO: 00264202  
Zastoupena: p. Zbyňkem Hodysem

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

##### **I. Námitky**

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5. AZUR“) a vyhodnocení vlivů 5. AZUR na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) 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 šest obcí a jejich občanů, kteří budou nově navrhovaným řešením zásadním způsobem negativně dotčeni. Konkrétně se jedná o obce a občany obcí Polepy, Encovany, Okna, Hrušovany, Libínky, Třebutíčky.

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 „VVURÚ“) 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 ZUR 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.



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

**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 prioritou.

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.

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,

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 PUR 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. Provéřit 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.“*

Úkolem pro územní plánování cit. „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: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. (zvýrazněno podatelem).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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).“*

Dochází tak k vnitřnímu rozporu a právně nejasným a nejednoznačným výroklům 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

**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 PÚR 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 vysokorychlostní a konvenční sítí, 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 1.3. 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 vymezení 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.

### 2. Absence Územního rozvojového plánu

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. AZÚR, 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*„svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů“.*

System 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 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

**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-plánu 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.

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: „zvlášť 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.

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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 zastavby 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 Ústí n/L." ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PUR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu.**

**Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru Ústí nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v Ústí n./L. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. 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. **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.**

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 potřeby. 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 –



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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. ÚS 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 přihlédnutím 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 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.“.*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 TE-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 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.



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 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.*

*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 náležitostmi 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. Proporcionalitou 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 povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), 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 potřebnosti a kritériem minimalizace zásahů.

### **6. Neurčité a neproporcionální vymezení šíře koridorů**



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 výkrese 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.*“.

Z grafické části 5. AZUR (výkres ploch a koridorů) pak sice je seznatelná v textové části stanovena 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**.

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 dlouhodobým plánům, postavených na platné územně plánovací dokumentaci kraje i jednotlivých obcí (tedy z jejich pohledu legitimně očekávatelných).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

V bodu 69 jsou stanoveny podmínky, který 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 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 § 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

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

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 nově 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).

### **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



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

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 páteří 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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 bodě 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 – vychází z L3 ve Studii proveditelnosti a další studie p. Hausenblas nechal dopracovat.

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*



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **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 vlastnící 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 zmínila 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 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, USES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační prostupnost 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 prostupnost 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

kapitole 11 (p. 202) a ve shmutí 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 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 m<sup>3</sup> (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. m<sup>3</sup> 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).“



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

**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:

**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 §



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 zahnutí 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 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 CEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhorší 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

**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 koncepcí 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;
- **páteří železniční trať č. 090, trať 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 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.
- 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 námitkách 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.

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

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



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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. 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 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**

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. 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.

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.“

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 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 blížících 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 polétavého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzol(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 – přeměrování 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 přeměrovanou 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. 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 Ústí 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 odchylojící se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 – Ústí. 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 části, 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 středohořské vyhlídky z hory Říp.

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

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 území se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto území 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 AZUR 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). 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.*

*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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 piliřů 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 zabezpečená 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

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřipustný 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 náspů při realizaci dopravních staveb (dochází k přetížení 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; VYLAHOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží 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 zdrojů 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, Sebužín – 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 náhradním zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZÁSOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřijatelné, 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 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Na nestabilní geologické podloží 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.“

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 zjistitelná 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 kůry 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 AZÚR 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 AZÚR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin (př. v katastrálním území Polep, Encovan, Oken, je provozován sofistikovaný závlahový systém, na kterém je závislé veškeré zemědělské hospodaření ve zmíněné oblasti). 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 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,

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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) *co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,*
- d) *odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- e) *při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a*
- f) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.*

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu 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 něž zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými 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 zasáhnou zemědělskou půdu



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 materiály 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. 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 výkresu SEA A.1 Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.“

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 námitky 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 námitky 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”.

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.

### 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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.

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. Přípomínky k jednotlivým úsekům – specifické námitky obcí

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

Zbyněk  
Zbyněk Hodys  
Datum: 2023.01.31  
13:03:21 +01'00'

Zbyněk Hodys  
Starosta Obce Polepy

V Polepech dne: 30. 1. 2023

Pozn.:



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

Zastupitelstva všech šesti obcí schválila „podání námítky“ ve znění shodném s textem hlavy III. k variantám A, B a C a uložila starostům „vypracovat její odůvodnění“. Pro potřeby rozhodnutí byla tato námitka rozdělena na podbody a) až d), jelikož vyžadují odlišné způsoby odůvodnění rozhodnutí.

### **Námitka N 1:**

- 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.

### **Rozhodnutí o námitce N 1:**

Námitka **se zamítá.**

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 1:**

#### **Ad a)**

Podatelé nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 ve variantě C. Nad rámec rozhodnutí o námitce 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 je třeba uvést, že usnesením č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR vláda schválila zcela nový, investičně i provozně 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 propsána do politiky územního rozvoje ČR (PÚR) - viz odůvodnění aktualizace 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 zásad územního rozvoje (ZÚR) za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT-ZR1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa, včetně trasy v koridoru územní rezervy VRT-ZR1, by byla v rozporu s PÚR (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR).

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 nesouhlasu s vymezením koridoru z právě citovaných důvodů proto nebylo možné přihlížet a námitku N 1a) tak nezbylo než zamítnout.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 b)

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR mj. „*vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu..., zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby...*“. 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. 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 argumentace Ua2.

Označení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK jako koridoru „pro umístění veřejně prospěšné stavby“ je v souladu jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o dráhách. Jelikož podle zákona o dráhách je stavba dráhy celostátní i regionální veřejně prospěšná, nelze zvažovat varianty, zda bude v návrhu 5aZÚR ÚK koridor vymezen pro umístění VPS, či zda bude vymezen „jako běžný koridor“, tj. pro stavbu zvláštními zákony neoznačenou za veřejně prospěšnou. Pouze ve druhém případě by záleželo na návrhu pořizovatele a vůli zastupitelstva, zda koridor bude či nebude určen pro umístění VPS. Jednalo by se o případy, kdy je záměr prioritní z hlediska zájmů kraje a občanů kraje, ovšem zvláštní zákony ho za veřejně prospěšný, případně zřizovaný ve veřejném zájmu, neoznačují.

Označení koridoru ŽD1 jako koridoru pro VPS vyplývá přímo ze zákona. Nezávisí na vůli pořizovatele ani na rozhodnutí zastupitelstva, proto nezbylo než námitku N 1b) zamítnout.

### 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 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 koridu.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 argumentace Ua 4.

Posouzení SEA k takto zpracovanému návrhu 5aZÚR ÚK (včetně uložených kompenzačních opatření) potvrdilo MŽP svým souhlasným stanoviskem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaným dne 23.8.2023. Námitka N 1c) proto byla zamítnuta.

### 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 5aZÚR ÚK v rámci přenesené působnosti.

O tom, zda je návrh 5aZÚR ÚK s nejhodnější variantou koridoru schválen, či zda je 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) na veřejném zasedání zastupitelstva kraje.

Důvody nezákonnosti vymezení (tedy nemožnosti navržení a projednání) jakéhokoliv jiného než oprávněným investorem předloženého koridoru (včetně územní rezervy VRT–ZR1) byly popsány v odůvodnění námítky N 1a) a také podrobně v textu argumentace Ua1. Námitka N 1d) proto byla zamítnuta.

### K odůvodněním námitek: (strukturováno dle podání)

#### 1) K části odůvodnění „A“. Obecně k návrhu 5aZÚR ÚK

Některé zde uvedené důvody poukazují na nesplněné nebo nedostatečně splněné povinnosti pořizovatele. S odkazem na text odůvodnění námítky N 1a) a zejména na argumentaci Ua1 (k závaznosti PÚR) je třeba uvést, že se nejedná o činnosti, které jsou v tomto konkrétním případě v kompetenci pořizovatele 5aZÚR ÚK, nýbrž v kompetenci státu prostřednictvím příslušných ministerstev, což je u konkrétních bodů uvedeno.

#### 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.

K tomu lze uvést, 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 5aZÚR ÚK 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 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. Jakékoliv nejasnosti by tak měly být vyloučeny.

### 1.2. K „rozporu s TEN-T“

Zajištění souladu koncepce Rychlých železničních spojení - včetně trati, pro niž je vymezován koridor ŽD1, s naší i evropskou legislativou a mezinárodními dohodami, bylo řešeno na úrovni státu v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22.5.2017. Z krajské úrovně nelze železniční koridor mezinárodního, ale ani celostátního významu primárně vymezovat, tedy ani hodnotit podklady pro jeho vymezení – viz argumentace Ua1.

### 1.3. K „absenci rozhodnutí Ministerstva dopravy“

Zde se odkazuje na závaznost PÚR a argumentaci Ua1. Potřebnost a způsob pořizování a projednávání podkladů Ministerstva dopravy pro své rozhodování je záležitostí interních předpisů.

## 2. K „absenci územního rozvojového plánu“

V žádném případě není zpochybňována hierarchie jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace s postupnou konkretizací záměrů; je známa i související judikatura. Tento případ je ale zásadně odlišný.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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, 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 současné 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 umisťování a povolování záměrů významných z pohledu nejen České republiky, ale i z pohledu Evropské unie.“*

Lze se domnívat, 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 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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.

Lze uzavřít, 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 argumentace Ua1 (na str. 4) vyhovět. Obdobně je tomu u podatelů 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 5aZÚR ÚK 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“

Viz bod 1.2. 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.) 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 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 je třeba připomenout, že varianty koridoru 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

dotčených orgánů, případně řešení jejich vzájemných rozporů. Konečné rozhodnutí 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) na jeho veřejném zasedání.

### 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 koridorů“ 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 k odůvodnění připomínky Po 7 k ochraně ZPF, uvedený v Příloze č. 6 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK). 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 nejhodnější varianty v návrhu 5aZÚR ÚK. Podrobně viz bod 9. K „nesplnění usnesení zastupitelstva...“ níže.

### 7. K „nesprávně vymezeným úkolům pro navazující územní plánování“

S podatelem se lze zcela ztotožnit 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 vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, ovšem tento požadavek neznamena, že „realizovatelnost navrhovaných staveb“ má být posouzena již v rámci VVURÚ (SEA) k AZÚR. Nástrojem územního plánování je i územní rozhodnutí (viz Hlava III stavebního zákona). Ve fázi pořizování ZÚR/AZÚR se v rámci SEA posuzuje a prověřuje pouze ne/možnost realizace určité koncepce, neboť pouze ta je předmětem ZÚR/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 argumentace Ua3 k dopadům stavby a provozu na pozemky, stavby a obyvatele.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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) lze odkázat 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 nepřípustné. 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 „průkaz 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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 podatelé odkazují až na část „B“ odůvodnění svých námitek.

### 9. K „nesplnění usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022“

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 argumentace Ua1 k závaznosti PÚR). 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 lze odkázat 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 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 5aZÚR ÚK zkráceným postupem podle paragraphů 42a a 42b stavebního zákona tedy dochází pouze k tomu, že se k návrhu 5aZÚR ÚK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) 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 až současně se schválením návrhu 5aZÚR ÚK. 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 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK zamítne.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 popsanych důvodů není zřejmé, které podatelé uváděné „*nástroje standardního procesu*“, by měly být ve zkráceném postupu vynechány. U variantního návrhu lze ve zkráceného postupu naopak vidět jako výhodu, že veřejnost se účastní jednání s dotčenými orgány v době, kdy jsou ještě „ve hře“ všechny varianty.

### 2) K části odůvodnění „B“. Připomínky k VVURÚ a SEA“

Některé zde uvedené důvody poukazují na nesplněné nebo nedostatečně splněné povinnosti pořizovatele. S odkazem na text odůvodnění rozhodnutí o námitce N 1a) a zejména na argumentaci Ua1 (k závaznosti PÚR) lze konstatovat, že se nejedná o činnosti, které jsou v tomto konkrétním případě v kompetenci pořizovatele 5aZÚR ÚK, nýbrž v kompetenci státu prostřednictvím příslušných ministerstev. Z úrovně kraje se k nim proto nelze vyjadřovat, což se u konkrétních bodů uvádí.

#### 1. K „obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy“

Se závěrem podatelů, že pořízení 5aZÚR ÚK pro záměr uvedený v PÚR, je z důvodu neexistence územního rozvojového plánu (ÚRP) ve svém důsledku obcházením zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, se nelze ztotožnit.

Podrobné vyjádření k „neexistenci ÚRP“ obsahuje již bod 2. části A odůvodnění této námítky (N 1). PÚR ČR nestanoví, že koridor ŽD1 má být vymezen v ÚRP; ÚRP dosud nebyl pořízen; stavební zákon ani PÚR ČR nevylučují 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 navržené 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.

Navíc je 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 „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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 dlouhodobém záměru jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku“. Vymezení koridoru ŽD1 v ZÚR na základě PÚR, je tak souladné jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podatel má pravdu v tom, že citovaná ustanovení směrnice EU nejsou přímo použitelná, ale do našeho právního řádu již byla transponována. Pokud tedy pořizovatel 5aZÚR ÚK 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.

K jednotlivým, dle podatele „nesplněným požadavkům MŽP“, se přesto stručně uvádí:

Ad 1. Podatelé mají pravděpodobně na mysli text na str. 122 (kap. 6.1 Postup při hodnocení vlivů) vyhodnocení SEA – jinde nebyl nedohledán. 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 až následně).

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 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 lze odkázat 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

ČR a argumentaci Ua1 není žádná jiná varianta koridoru v souladu s PÚR, a proto nemůže být předmětem aktualizace ZÚR.

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 vyhodnoceny 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 podateli 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 nezdvouje 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.

Ad 7. Odůvodnění námitky ze strany podatelů je nekonkrétní, nelze se k němu vyjádřit.

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“ v Příloze č. 6 text. části odůvodnění 5aZÚR ÚK). Není také známo technické řešení budoucí stavby. V době pořizování



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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, konaného dne 13.9.2022. 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 je třeba doplnit, 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. 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 5aZÚR ÚK. Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK být nemohl pro rozpor s PÚR ČR – viz argumentace Ua1.

### 3. K „absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů“

Podateli uváděná judikatura byla výsledkem soudního přezkumu územně plánovacích dokumentací zpracovaných před rokem 2015. V únoru 2015 bylo ve

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 podrobnosti 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 argumentace Ua4.

#### 4. K „nesprávnosti vyhodnocení SEA“

I v tomto bodě je za zásadní nedostatek návrhu 5aZÚR ÚK podateli označováno nedostatečné porovnání tří variant koridoru ŽD1 s trasou územní rezervy VRT–ZR1. Jedná se zejména o celý bod 4a. a 4c. Stejně jako již několikrát v odůvodnění této námítky je třeba zkonstatovat, že územní rezerva nebyla součástí návrhu 5aZÚR ÚK a je v rozporu s PÚR.

K bodu 4a je ještě třeba doplnit, že zpracovatel dokumentace 5aZÚR ÚK i posuzovatel SEA, stejně tak jako pořizovatel, spolupracovali na pořízení aktualizace koncepčního územně plánovacího dokumentu, definovaného stavebním zákonem a ve vazbě na to upraveného i v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, označeného jako zásady územního rozvoje. Společně s územním rozvojovým plánem (ÚRP), který doposud nebyl vydán, jsou ZÚR nejobecnější 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. Podatelé obviňují 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,

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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/Ústecký – 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 5aZÚR ÚK 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 přičinek 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.“*

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 přesměrovanou dopravou k terminálům“ – viz první odstavce předchozího bodu.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 iii. K „ochraně přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněné druhy)“:

Odlíšný názor podatelů 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 je třeba uvést, že technické řešení stavby není předmětem 5aZÚR ÚK. Podatelé 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 argumentace Ua3.

### Ad iv. K „nepřípustnému vlivu realizace VRT na záplavová území a nedostatečnosti posouzení 5aZÚR ÚK v tomto ohledu“:

Jak sami podatelé citují, 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 5aZÚR ÚK 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. Podatelé 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 je třeba uvést, 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 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 souhlasit s podatelí 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 v 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 je s odkazem na stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky třeba připomenout, 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: Podatelé pravděpodobně omylem poukazují na kap. 3.2., str. 50 SEA. Jimi 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 sami podatelé uvádějí, 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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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“ (případně náhradní zdroje vody), jak podatelé požadují.

### Ad vi. Ke „geologii a horninovému prostředí“:

Podatelé uvádějí, že geologické posouzení variant je provedeno pouze na základě rešerší ze studie z roku 2015 a důkazem uvádějí konkrétní odkaz na web správy železnic. Dále odkazují na str. 15 – 16, kde má být uvedeno, že Travčický tunel lze provádět pouze hloubením... V podkladech 5aZÚR ÚK (včetně VVURÚ – SEA) se citovaný odkaz ani stránka s uvedeným obsahem nevyskytuje. Podatelé 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“, které pro něj bylo zřízeno. Do tohoto CHLÚ však zasahuje pouze var. A.

### Ad vii. K „zemědělskému půdnímu fondu“ (ZPF):

Podatelé namítají nepřijatelný 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).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 tomu se opět 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 pořízování ZÚR v přenesené působnosti závazná. Podrobně viz argumentace Ua1.

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 5aZÚR ÚK. 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 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 argumentace Ua4.

Posouzením a vyhodnocením předpokládaného dopadu koridoru varianty 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 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 nejdelší 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 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 je třeba doplnit, že stejné vlivy (přímé, trvalé a významně negativní)

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 (VVURÚ) 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 se 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 lze mít 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 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 je třeba doplnit, 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

(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 umístovaný 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 označení odhadu záboru ZPF podatelé za „*imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu a nedostatečně zjištěného skutkového stavu*“ se 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 m<sup>2</sup>, 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 VVURÚ (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 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.“

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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Pozn.: V podrobnosti ZÚR není rozhodné, zda systém, který se na pozemcích nachází, je zavlažovací nebo odvodňovací (viz namítaná tabulka na str. 112)

Lze tak uzavřít, 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, které 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, jednak 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 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK (včetně VVURÚ, 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.

K porovnávání šíře návrhových koridorů s šíří územní rezervy VRT-ZR1 lze jen znovu zopakovat, 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. Danou problematikou se zabývá odůvodnění rozhodnutí o námitce N 1a) 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 5aZÚR ÚK posuzuje vlivy koridoru

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 železniční dopravy, uloženého k prověření a vymezení Politikou územního rozvoje.

K dalším, specifickým důvodům podání námítky N 1, uplatněných jednotlivými obcemi:

Vycházejí ze struktury celkového podání námítky (N 1) i z obsahu a rozsahu námítky, jejíž podání odsouhlasila zastupitelstva obcí, se nejedná o námítky, ale pouze o další, specifická odůvodnění shodných námítek, podaných k variantám A, B i C v hlavě III., označené jako námítky. Od hlavy IV. až do konce podání pokračuje „odůvodnění námítek“.

Polepy další důvody neuvedly.

Libotenice uvedly další důvody pouze k variantám A a B, které ale nebyly vybrány.

Černěves a Hrobce uvedly navíc prakticky totožné následující důvody:

### C. Připomínky k jednotlivým úsekům – specifické námítky obce Hrobce

- Návrh 5 aZUR je nekonzistentní v názvosloví - v návrhu se v textu ruší VRT a nahrazuje se "rychlým spojením", v SEA se používá jenom "VRT". To považujeme za známku nedůsledného zpracování a posouzení, podatel se domnívá, že používání jednotné terminologie je nutným základem. Rozdílná terminologie vnáší do posouzení chaos.
- Stále chybí zpracování podélného profilu modré varianty (ŽD1-A), z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Podatel se domnívá, že nemohlo proběhnout vyhodnocení vlivu na ŽP.
- Synergické a kumulativní vlivy - Uzel v Hrobčích je tak významný, že je třeba prověřit jeho vliv detailněji a ne pouze konstatováním. Při všech variantách zásadně utrpí celá vyvýšenina, neboť při zářezu 20 m hluboko (kde se tratě budou navíc rozdělovat na hlavní vedení a přípojku na stávající trať) bude odtěžena valná většina kopce, který je zásobárnou vody pro místní studny. Zcela zde chybí posouzení vlivu na podzemní zdroje vody, na migraci fauny i na zemědělskou činnost, která je zde velmi rozšířená.
- Zcela neposouzen je synergický vliv stávající trati 090 (Hrobce a Židovice). Hluk z provozu na trati převyšuje povolené limity už dlouho a nikterak není zohledněn, posouzení vlivu chybí.
- Podatel konstatuje, že vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je zpracován povrchně a zcela bez znalosti regionu. Svědčí o tom několik faktů, např. je uvedeno:
  - Prokázání možnosti koordinace se záměrem vedení BABYLON na území obce Chodouny. Nikde toto není řešeno, navíc stejný střet s vedením BABYLON je i v obci Hrobce, k. ú. Rohatce, který není nikde ani zmíněn.
  - v SEA, část A - str.197 var B (červená) "v prostoru mezi Chodouny a Lounky prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu". To samé znění je i u varianty C (zelená), jen je tam mezi Židovicemi a Hrobčemi. Obě místa, kde se toto navrhuje, jsou úplně rozdílná. Mezi Chodouny a Lounky je rovina na úrovni Labe, mezi Židovicemi a Hrobčemi je naopak vyvýšenina, která pak prudce klesá. Podatel si neumí představit opatření, které by šlo udělat na obou místech zároveň.
  - SEA, část A, od strany 194 - POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - Prostorová opatření - je zde uvedeno "minimalizovat vlivy", "minimalizovat zásahy" - minimalizace čehokoliv je cíl, nikoliv opatření. Nikde není zmíněno JAK.
  - SEA, část A na str. 189 - Vliv na krajinný ráz a krajinu - vyhodnocen jako 0. Trasa ve všech třech navrhovaných variantách bude v úseku Roudnice n. L. - Litoměřice plná estakád, vysokých valů, zářezů, díky kterým zmizí celý kopec, seřadiště 10 kolejí, všechna křížení a



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

odbočky a rozvětvení při výjezdech z tunelu a zpracovatel vyhodnotí vliv na krajinný ráz jako nulový. S tím podatel nemůže souhlasit.

- Opatření "tunel Mrchový kopec", který má ochránit Píščiny u Oleška, je téměř pod povrchem a protože je všude písek, tak nepůjde udělat ražením, ale vyhloubením a poté následným zasypáním. Nikde není posouzen vliv této stavby na chráněné traviny a motýly (s ochranou evropsky významné lokality).
- Realizace trati bude mít nepřipustný vliv na záplavové území, posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.
- Realizace trati bude mít nepřipustný vliv na zemědělský půdní fond a že 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 a specifické podmínky. Zároveň je zde rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.
- Realizace trati nepřipustně 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 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 své pohodě tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do pohody 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 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.
- Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách, ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu.
- Podatel namítá, že realizace trati bude mít fatální vliv na místní podnikatele, zemědělce a všechny obyvatele, kteří zde vytváří svou obživu pěstováním zeleniny a dalších plodin. Plochy, kde bude deponován materiál či rubanina, budou obrovské a budou mít i obrovský vliv na krajinu kolem - bude chybět dešťová voda, která by se za normálních okolností vsákla do země. To se ale nestane, když bude okolí obloženo rubaninou.
- Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, 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 tak, 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, Čerměves a Chodouny), jak ovlivňuje nebo neovlivňuje okolí a popř. do jaké vzdálenosti jak v

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

denních tak nočních hodinách (prašnost, vibrace, hluk apod.). Data evidentně existují, zpracovatel je však nijak nezohlednil a vyhodnotil.

- 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.
- Podatel namítá, 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.

Podání těchto námitek schválilo zastupitelstvo obce Hrobce na svém 3. veřejném zasedání dne 26. ledna 2023.

Ing. Kateřina Hlaváčová  
starostka

Ing. Kateřina Hlaváčová  
Digitálně podepsal Ing. Kateřina Hlaváčová  
Datum: 2023.01.30  
314742+0190

46

Mnohé důvody jsou věcně shodné (jen jinak formulované) s důvody, obsaženými již ve „společné části“ odůvodnění námítky N 1. Opakované vyjádření k těmto důvodům je proto pouze stručné.

K jednotlivým odrážkám postupně:

- Zdůvodnění názvosloví je obsahem odůvodnění bodu 1.1. části „A“ tohoto podání – K „vnitřní zmatečnosti pojmů VRT a RS, změně koncepce“ (str. 55)
  1. Uvedené důvody se týkají varianty ŽD1 – A, která nebyla vybrána
  2. Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je „prázdný koridor“ (do kterého bude dalšími postupy umístěna stavba trati a staveb s ní souvisejících), nikoliv konkrétní stavba. Její technické řešení ani přesné umístění není známo. Podélný profil, tedy ani valy a zářezy, nemohou být předmětem 5aZÚR ÚK, ale až dalších postupů, zejména dokumentace k územnímu řízení nebo společnému povolení. Vyhodnocení vlivů na ŽP (SEA) se provádí vyhodnocením vlivů předpokládaných posuzovateli s příslušným odborným vzděláním a autorizací MŽP.
- Viz bod 2. předchozí odrážky. Veškeré zde podatelem uváděné stavební zásahy a jejich vlivy budou až předmětem dokumentace k územnímu řízení nebo společnému povolení a posouzení EIA, neboť jsou závislé na stavebnětechnickém řešení a konkrétním umístění stavby, které v době vymezení koridoru v 5aZÚR ÚK nejsou známy.
- V oblasti železniční dopravy je podkladem pro stanovení stávající hlukové zátěže v ZÚR Strategická hluková mapa železnic Ministerstva zdravotnictví, ze které vychází i vyhodnocení SEA. Synergický vliv vzniká působením vlivů různého druhu (např. společné působení hlukových a imisních vlivů) na danou složku životního prostředí. Zde byl pravděpodobně myšlen kumulativní vliv předpokládaného hluku z trati ŽD1 a hluku ze stávající trati 090, který již nyní překračuje povolené limity. V každém případě – způsob posouzení kumulativních i synergických vlivů v návrhu 5aZÚR ÚK (včetně hluku) byl kromě ucelené argumentace Ua4 (str. 12) popsán v odůvodnění bodu 3.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

části „B“ tohoto podání – K „absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů“ (str. 66) a v bodě 4. Ad i – K „zatížení hlukem a s tím souvisejícímu neřešení terminálu v Roudnici nad Labem“ (str. 68). Vlivem vymezení koridoru v ZÚR na stav ovzduší či na hlukovou situaci v oblasti se, mj., zabývá argumentace Ua3 (str. 10), a to včetně citací příslušné judikatury. Možnost umístění záměru do nadlimitně zatíženého území včetně citace příslušné judikatury je obsahem odůvodnění bodu 7. části „A“ tohoto podání – K „nesprávně vymezeným úkolům pro navazující územní plánování“ (str. 59).

- Namítané „povrchní vyhodnocení vlivů na URÚ a neznalost regionu“ podatel opírá o nezohlednění, případně nevyhodnocení konkrétních vlivů stavby na životní prostředí. V jím předložených případech se ovšem jedná o vlivy konkrétní stavby konkrétního stavebnětechnického řešení, které ovšem v době pořizování 5aZÚR ÚK není známé, tudíž nemůže být předmětem návrhu 5aZÚR ÚK ani posouzení SEA. Tomu odpovídá i znění § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím).

Problematika koordinace koridoru ŽD1 se záměrem ZVN 400 kV TR Výškov - TR Babylon je popsána v odůvodnění bodu 4. Ad vi. části „B“ – Ke „geologii a horninovému prostředí“. Podmínka prokázání možnosti koordinace byla uložena jako úkol pro další fáze projektové přípravy pouze u varianty B, neboť u ní dochází ke křížení v obtížně řešitelném „podélném směru“. U varianty C, v Hrobcích - k.ú. Rohatce, však dochází k relativně snadno řešitelnému křížení v kolmém směru, které uložení takového úkolu nevyžaduje.

Opatření „tunel Mrchový kopec“ se navíc týká pouze varianty A.

- Realizace trati není předmětem 5aZÚR ÚK, ale až následných povolení stavebního úřadu. Problematika záplavových území v návrhu 5aZÚR ÚK je popsána v odůvodnění bodu 4. Ad iv. části „B“ tohoto podání – K „nepřípustnému vlivu realizace VRT na záplavová území a nedostatečnosti posouzení 5aZÚR ÚK v tomto ohledu“.
- Realizace trati není předmětem 5aZÚR ÚK, ale až následných povolení stavebního úřadu. Problematika vlivu návrhu 5aZÚR ÚK na ZPF je popsána v odůvodnění bodu 4. Ad vii. části „B“ tohoto podání – K zemědělskému půdnímu fondu (ZPF)“.

K významné zemědělské produkci a celoplošnému závlahovému systému na Litoměřicku:

ZÚR vymezují pouze koridor, tedy „prázdný pruh území“, nikoliv stavbu, a to ve stavebním zákonem daném měřítku a podrobnosti. 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 argumentace Ua 3 (str. 10).

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 v souladu s čl.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

(83a) PÚR vyhledat jiný koridor a vymežit ho buď v územním rozvojovém plánu nebo v další aktualizaci ZÚR.

- Následující 4 odrážky (dopady realizace stavby na dopravní a zelenou infrastrukturu obce, dopady způsobu a délky výstavby na nemovitosti a obyvatele, vliv umístění koridoru na hmotné statky - zejména ceny nemovitostí, deponie materiálu či rubaniny) se netýkají návrhu 5aZÚR ÚK, ale až podrobnější dokumentace. Podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10).

- 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.

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 část 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.

- Zbývajících 5 odrážek (vliv jízdy vlaku ve dvou protisměrných zatáčkách na okolí, vizualizace trati, vyhodnocení zatížení obcí a okolí vlivem zářezů, valů, estakád a mostů, doprava stavební techniky po místních komunikacích, posouzení bezpečnosti okolí trati v případě havárie vlaků) se netýkají návrhu 5aZÚR ÚK, ale až podrobnější dokumentace stavby. Podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10).

Chodouny uvedly navíc následující specifické důvody námitky N 1:



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 bodu „c. Nepřípustný vliv VRT na zemědělský půdní fond“ (str.68 posl. odst.)

Zároveň byl porušen bod 11 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP uvedlo, že vliv VRT představuje nevratnou změnu a likvidaci jedné složky životního prostředí. Předkládané varianty jdou naprosto proti požadavku MŽP, aby koridor byl vymezen především na nezemědělských půdách, případně na půdách méně kvalitních. Zároveň bylo požadováno, aby zábor nenarušil organizaci zemědělského půdního fondu, síť zemědělských účelových komunikací a zemědělské obhospodařování, a to nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným koridorem, ale také k pozemkům navazujícím. Výše jsme zmiňovali skutečnost, že realizací VRT by fakticky bylo znemožněno zemědělské obhospodařování mnohonásobně vyšší výměry zemědělského půdního fondu, neboť by na pozemky byl znemožněn přístup, případně by se kvůli jejich změně rozloze a tvaru staly současnou zemědělskou technikou (dimenzovanou právě na menší pozemky) neobhospodařovatelnými. MŽP požadovalo navrhnout opatření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu a zároveň konkretizovat tato opatření na základě vyhodnocení vlivu v daném konkrétním území. Tato opatření nebyla splněna.

V tomto případě neobstojí argument, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, neboť zábor zemědělského půdního fondu je značný již v této fázi, kdy jsou vymezeny varianty koridoru dostatečně určitě, aby byl zábor zemědělské půdy zjištělý.

Závěrem poukazujeme na to, že v odůvodnění AZÚR je projekt VRT neustále obhajován jako přínos pro bezemisní dopravu, omezení skleníkových plynů a zlepšení ovzduší a emisí zátěže z dopravy z regionu. Je známo, že největšími zdroji znečištění ovzduší v regionu jsou velké průmyslové zdroje, zdroje na výrobu elektrické energie a tepla. Dále je známo, že v následujících desetiletích nebude v Evropské unii reálně vyrábět elektřinu výhradně z obnovitelných zdrojů. Dokonce neexistují ani předpoklady, že by to někdy v budoucnu bylo možné. Vlák, který jezdí na elektrický pohon, tudíž nikdy nebude bezemisní dopravní zdroj. Je zřejmé, že obhajovat VRT z výše uvedených důvodů je utopie a naprostý nesmysl.

K tomu pro srovnání uvádíme, že v České republice je ročně průměrně zabráno 4 000 ha zemědělské půdy, v případě stavby dalších koridorů VRT v České republice dle plánu rychlých spojení by bylo zabráno navíc minimálně o jednu čtvrtinu ročního záboru zemědělské půdy. Pro představu tato plocha uživí přibližně 3 000 lidí konzumujících maso nebo 16 000 vegetariánů, a to je přibližně počet obyvatel okresního města. Veřejný zájem na stavbě VRT, resp. porovnání veřejného zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu a zájmu na výstavbě VRT by měl být řádně odůvodněn i v takových základních otázkách jako dopad záboru zemědělského půdního fondu na zemědělskou výrobu a soběstačnost ve výrobě potravin. Zejména v případě varianty B a C jde o významný zásah do chmelařské oblasti Ústěcko a v podstatě o likvidaci celé chmelařské polohy Polepská blata (<http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm>). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá.

Dále poukazuje na to, že v odůvodnění AZÚR zcela chybí vypořádání požadavku v bodu 13 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835 a nejsou vůbec vytyčeny vhodné plochy pro deponování jednak omé půdy, jednak rubaniny z ražby tunelu, není kvantifikován odhad a není vypočtena plocha potřebná na deponování omé půdy a rubaniny. S tím souvisí i zajištění dopravní infrastruktury pro odvoz skryté omé půdy a rubaniny, zatížení dopravní kapacity silnic, dopravní zátěž v regionu, zhoršené podmínky, nutnost čištění znečištěných silnic po nákladních automobilech, značná zátěž pro technický stav silnic, nutnost oprav apod. Vzhledem k předpokládané délce stavby se nejedná o krátké přechodné období, ale spíše o dlouhodobý stav, je nutné předpokládat, že během samotné stavby bude potřeba všechny komunikace využívané pro stavbu opravit či opatřit novým povrchem, a to několikrát vzhledem k propočtům množství vyvezeného a navezeného materiálu. To vše by mělo být zahrnuto do předpokládaných nákladů a následně vyhodnoceno.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### f. Negativní vliv VRT na soudržnost obyvatel regionu

**Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřipustný vliv na soudržnost obyvatel regionu a že pozitivní vliv je prezentován pouze účelově.**

Ústecký kraj je spojen s řadou socioekonomických problémů, které mají různý původ a vznikly v průběhu delší doby. Přesvědčení, je tyto problémy vyřeší VRT a rychlé napojení Ústí nad Labem na Prahu, je naprosto mylné. Řešení místních socioekonomických problémů je nutné navrhnout na základě důkladné analýzy konkrétního místa včetně potřeb obyvatel. A je

71

logické, že každý konkrétní region může mít jiné potřeby a bude vhodné jiné řešení. Vylidňování, nízká úroveň vzdělání, více zdravotních problémů, nízká naděje dožití, nedostatek lékařů, vysoká kriminalita, exekuce... Minulost Ústeckého kraje je spojena s masivním náborem pracovní síly do dolů a průmyslových podniků. Původní obyvatelé se nejdříve museli vypořádat s odsunem německého obyvatelstva, vzápětí se museli smířit s nově přichozími pracujícími, což byli často lidé z úplně jiného kulturního a sociálního prostředí. Zpřetrhaly se sousedské vazby, často musela ustupovat stará zástavba výstavbě nových sídlišť. Anonymizace ve městě pak přispěla k tomu, že dnes lidé mezi sebou prakticky nemají užší vazby. To jsou problémy celého Ústeckého kraje. Nelze pokládat za řešení, že VRT spojí rychle Prahu a region se bude rozvíjet. To jistě nepřesvědčí dětského lékaře k otevření ordinace v sociálně vyloučeném regionu, podnikatele k otevření firmy a zaměstnávání lidí s exekucí, absolventa univerzity k nastěhování do místa s vysokou kriminalitou, mladé rodiny k nastěhování do regionu s krajinou zničenou důlní činností. V důsledku VRT pro region není vůbec přínos, naopak veškeré hodnoty, které jsou jako prezentovány jako přínos VRT, znamenají pouze odliv těchto hodnot z regionu.

Obyvatelstvo v Ústeckém kraji prošlo v minulém století velkou zkouškou. Odsun německého obyvatelstva, kolektivizace a vysídlování sedláků, vyvlastňování, pokus o umělé dosídlování vylidněných obcí, přesun sociálně slabého obyvatelstva z okrajových částí země za prací do dolů a továren, stěhování mladých lidí z venkova do měst. Vazby mezi obyvateli měst i vesnic, mezi sousedy, byly zpřetrhány. Obce na Litoměřicku se po sametové revoluci začali znovu rozvíjet, vznikaly spolky, obnovovala se spolková činnost, drobné vesnické a sakrální památky v krajině, znovu se vysazovaly aleje, obnovila se tradiční zemědělská výroba na rodinných farmách, do vesnic se znovu začali stěhovat mladí. Bohužel realizace VRT by pro obce na Litoměřicku znamenala významný zásah do krajinného a vesnického rázu, významně by ovlivnila rozvoj obcí, nepřipustně by zasáhla do obytných zón.

VRT v navržených koridorech prochází v těsné blízkosti lidských sídel, na území Litoměřicka pak koridor ve všech variantách nepřipustně zasahuje do sídelního uspořádání a odděluje od sebe jednotlivé místní části obcí (Hrobce, Rohatce, Chodouny, Lounky, Polepy, Okna, Křešice, Záhořany). Lze očekávat, že v případě výstavby VRT z dotčených obcí a obcí, v jejichž těsné blízkosti by byl koridor umístěn, řada občanů zváží možnost vystěhování do jiné lokality z důvodu podstatného zhoršení podmínek pro život nejen po výstavbě VRT, ale především v průběhu výstavby. Vzhledem k tomu, kolika obcí se to týká jen na Litoměřicku, zasáhne realizace VRT jakoukoli variantou tisíce lidí. Opět dojde k vystěhování, zpřetrhání vazeb, které se v obcích za pomoci spolků znovu obnovují. VRT bude mít na soudržnost obyvatel Litoměřicka zásadně negativní vliv. Přínos VRT je zde opět hodnocen tak, aby z toho těžil především zbytek republiky, tak jako dosud těžil z jeho dolů: „*Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení. Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení 5aZÚR ÚK mírně pozitivní.*“ (str. 54 odůvodnění AZÚR).

72



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### g. Účelové vyhodnocení SEA pro vyhodnocení vlivu VRT/Aktualizace na životní prostředí

Namítáme, že vyhodnocení vlivu realizace VRT a odůvodnění AZÚR bylo provedeno čistě účelově a původní varianta koridoru jako srovnávací varianta nebyla do hodnocení řádně zahrnuta jako rovnocenná varianta, není uveden přesný postup pro stanovení hodnot vícekritériální analýzy, výsledky vícekritériální analýzy v nejsou ověřitelné, postup nelze zopakovat.

Ve zjednodušeném porovnání variant v tzv. vícekritériální analýze je provedena *komparace jednotlivých kritérií*. Při bodovém hodnocení byla využita bodovací stupnice 1 10 bodů (1 = NEJHORŠÍ, 10 = NEJLEPŠÍ). Bodové hodnocení vychází z expertního odhadu zpracovatele a zakládá se na skutečnostech zjištěných ze získaných odborných podkladů, zejména aktuální ÚAP Ústeckého kraje a zpracované studie k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje (viz výše), a dalších veřejně dostupných zdrojů (str. 98 odůvodnění AZÚR). Dále má každé kritérium stanovenou váhu. Nikde však není uvedeno, jak byla tato hodnota získána, na základě jakých údajů a výpočtů. Tímto koeficientem tak lze snadno upravit celkový počet bodů tak, aby konkrétní varianta u konkrétního kritéria dostala konkrétní počet bodů a samozřejmě pak lze docílit toho, aby konkrétní varianta získala největší, nebo naopak nejmenší počet hlasů. Z uvedeného je zcela zřejmá manipulace a nelze se domnívat, že vícekritériální analýza byla provedena objektivně.

Výsledky vícekritériální analýzy tak nejsou ověřitelné, není stanoven přesný postup přiřazování bodů konkrétním kritériím, postup výpočtu váhy u každého kritéria a není ani dostatečně určité odkázáno na *expertní odhad zpracovatele*, aby bylo možné tento expertní odhad v dané části SEA nalézt a výpočty v tabulkách ověřit a postup provedení analýzy zopakovat. Nebyly tedy splněny základní předpoklady a požadavky na vědeckou práci ani na Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Přesný popis zdrojů dat a způsob výpočtu zaručují objektivní provedení analýzy, lze ji pak kdykoli přesně zopakovat a ověřit, což v tomto případě možné není.

### h. Absence řešení střetu VRT s jinými veřejnými zájmy republikového významu

Namítáme, že není dostatečně vypořádáno odůvodnění střetu s jinými veřejnými zájmy republikového významu, zejména není dostatečně odůvodněn střet s vedením vysokého napětí 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon a není navrženo konkrétní řešení při nutnosti přeložení stavby vedení.

Přes katastrální území Lounky a Chodouny prochází, resp. je zde umístěno dvojité vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon. V odůvodnění AZÚR na str. 95 je uvedeno: „V současné fázi projektové přípravy záměru dráhy navíc nelze vyloučit případné nutné přeložení stavby ZVN 400 kV.“

Dále však není vůbec upřesněno, zda bylo konzultováno konkrétní opatření. Vzhledem k celorepublikovému významu vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon je zásah uvedený jako „nutné přeložení stavby vedení“ hodný dalšího návrhu řešení, jak v případě přeložení stavby vedení postupovat, jak zajistit zásobování elektrickou energií dotčené území apod. To se týká především varianty koridoru B, kde se jeví jako potencionálně problematický podélný souběh koridoru s vedením, ale rovněž i varianty koridoru C, kde dochází ke křížení koridoru s vedením. Není však nikde řešen střet s komunikací II. a III. třídy zároveň v místě křížování koridoru a vedení vysokého napětí. Je dále konstatováno, že podrobné technické řešení nastane až v další fázi projektu, avšak posouzení možnosti křížení výše uvedených

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

technických a dopravních infrastruktur by mělo být minimálně posouzeno jako možné. V odůvodnění není vůbec s křížením s dopravní komunikací počítáno, s ohledem na umístění koridoru B v těsném místě mezi sídly Lounky a Chodouny, kde zároveň dochází ke křížení koridoru, dopravní komunikace III. třídy a vysokého napětí, je logické, že by v takovém místě mělo být jisté, jak je možné technicky a stavbě toto místo zvládnout, a to už na úrovni AZÚR.

### i. Negativní vliv VRT na dopravní infrastrukturu obce

**Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřijatelný vliv na dopravní infrastrukturu obce.**

Namítáme, že realizace VRT 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 znamenala mnoho mimoúrovňových křížení trati. Byla by narušena hustá síť místních, účelových a polních komunikací a Labská cyklostezka celoevropského významu. V neposlední řadě vybudování značné části přejezdů by znamenalo významný zásah do krajinného rázu.

### j. Negativní vliv VRT pohodu obyvatel

**Namítáme, že VRT bude mít nepřijatelný vliv na pohodu obyvatel obce, a to jak v průběhu výstavby, která by podle předpokladů měla trvat minimálně sedm let, tak po výstavbě, kdy budou na místní obyvatele působit vlivy jako hluk či vibrace.**

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 své pohodě tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do pohody obyvatel zasahuje i fakt, že ze stavby nejen v bezprostřední blízkosti, ale i z ražby středohorského tunelu bude zapotřebí odvézt enormní množství materiálu (vytěžené rubaniny, skryvky ornice) a následně enormní množství materiálu na samotnou výstavbu. To je spojeno 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.

### k. Negativní vliv VRT na hmotné statky

**Namítáme, že realizace VRT, resp. už i samotné umístění koridoru bude mít významně negativní vliv na hmotné statky.**

Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách, ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu. Obyvatelé se ocitnou v nejistotě, zda mají do svých nemovitostí investovat finanční prostředky na opravu. Postup je velmi nespravedlivý vůči všem občanům a obcím, které se dosud řídily platným územním plánem a Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Došlo by rovněž ke snížení kupní ceny zemědělských pozemků, což by mělo vliv i na případné kompenzace, které by se počítaly z neadekvátně nízkých cen, jelikož cena nemovitostí by se v regionu po vymezení nového koridoru razantně propadla. Vzhledem k tomu, že realizace VRT by znamenala prakticky zánik zemědělské výroby v regionu, zemědělství podnikatelé by však měli nárok jen na kompenzaci



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

za vyvlastněné pozemky přímo dotčené stavbou. Není řešena žádná kompenzace v žádné z navržených variant, která by se týkala kompenzací za ztrátu možnosti dále podnikat v místě. V případě znemožnění hospodaření na zemědělské půdě se nejedná jen o samotné zemědělské pozemky, ale také o technologie, které v případě nuceného ukončení zemědělské činnosti budou nevyužitelné a vzhledem k jejich povaze není možné jejich přemístění. Kompenzace nejsou v odůvodnění AZÚR řešeny dostatečně přesně.

### **I. VRT znemožní rozvoj obce a omezí tak právo na samosprávu**

**Namítáme, že realizace VRT znemožní jakýkoli rozvoj obce a omezí ji právo na samosprávu.**

Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, 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.

### **m. Negativní vliv VRT na zemědělskou výrobu v regionu**

**Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřijatelný vliv na zemědělskou výrobu.**

Jak bylo uvedeno u odůvodnění námítka týkající se zemědělského půdního fondu, koridor B a C je nešťastně umístěn v území tak, že protíná všechny zemědělské pozemky diagonálně. To znamená, že po rozdělení koridorem, případně samotnou stavbou VRT, by na obou stranách vznikly neobdělávatelné úhelníky.

Rozloha polí na území Roudnice nad Labem – Litoměřice je oproti zbytku republiky menší, průměrná výměra půdního bloku konkrétně v našem regionu je 1,5 ha. Pěstujeme zde ve vysoké míře brambory, zeleninu (kořenovou – mrkev, petržel, celer, košťáloviny – květák, zelí, kapusta), chmel a obilí.

Celé území je pod systémem závlahy, která funguje tak, že je čerpána voda z řeky na Labe na základě platného oprávnění k odběru, na úpatí vrchu Sovice u obce Vetlá a na úpatí vrchu Prachová u místní části Encovany (zásah koridorem B a C) je umístěna nádrž s vodou a vytvořeným tlakem je načerpávaná voda rozváděna do celé závlahové soustavy v okolí.

V okolí je hustá síť zemědělských a účelových komunikací, což je logické vzhledem k malým výměrám jednotlivých bloků a také vzhledem k tomu, že celé území v okolí obce Chodouny a místní části Lounky je prokáná sítí vodozbavů a náhonem k bývalému mlýnu a je tedy nutné časté přemostění. Umístěním koridoru by došlo ke zničení většiny cest, protože si nelze představit, že by všechny zemědělské komunikace byly přemostěny přes VRT na každých přibližně 500 m na území obce, které má radius 3 km. Logicky by pak vznikla místa, která se ocitnou bez přístupu.

Také v důsledku rozdělení pozemků diagonálně by sice nedošlo k faktickému záboru zemědělského půdního fondu tak, jak ji chybně počítá SEA, ale tato pole by zůstala bez možnosti řádného zemědělského obhospodařování, protože by ve většině případů nebyl zajištěn přístup pro zemědělskou techniku a zbylou výměru ve tvaru lichoběžníku či trojúhelníku by nebylo možné obdělávat žádnou zemědělskou technikou, pouze manuálně.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Fatální vliv by však stavba VRT měla na závlahový systém, bez kterého není možné provozovat zemědělskou výrobu nejen v obci Chodouny, ale i v dalších částech regionu – Čeměves, Vědomice, Brzánky, Vetlá, Vrbice, Hoštka, Polepy, Nučnice, Křešice, Zahořany, Encovany, Hrušovany, Sedlec. S ohledem na změnu klimatu si nelze zemědělskou výrobu bez závlahy představit ani v těchto částech regionu.

Likvidační vliv by měla stavba VRT na produkci chmele. Chmel je tradiční zemědělskou plodinou, je prezentováno jako národní bohatství, Česká republika je významným pěstitelem chmele a je to jedna z hlavních exportních surovin. Bohužel koridor B a C je umístěn tak, že zasáhne většinu pěstitelské polohy Polepská blata, jde v podstatě o její likvidaci (<http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm>). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá. V posledních letech bylo do chmelnic investováno značné množství financí, byly obnovovány konstrukce a vysazována nová sadba. V případě chmele jako trvalé kultury se jedná o investici na období zhruba 30 let. Investice vložené do obnovy chmelnice - nově zbudované chmelniční konstrukce, závlahového systému a sadby by rovněž nebyly předmětem kompenzace, což považují za nepřipustné.

Dále uvádím, že pozemcích dotčených nově navrženými variantami koridoru VRT je pěstován český mák, který nese chráněné zeměpisné označení.

Je absurdní, že to, co je pro kraj charakteristické, čím se chlubí jako svým stříbrem, prezentuje na výstavě Zahrada Čech, nyní sám navrhuje zlikvidovat. Neváhá navrhnout přímo likvidaci všech hodnot, které na oko ochraňuje. Takový postup kraje je značně rozpomý.

Podání této námítky bylo schváleno Zastupitelstvem obce Chodouny na veřejném zasedání dne 30. 01. 2023.

obec Chodouny  
Marie Cimrová  
starostka

Marie Cimrová  
Digitálně podepsal  
Marie Cimrová  
Datum: 31.01.2023  
11:35:00 CET

76

Jako specifické jsou výše otištěny pouze takové důvody, jež se od „společné části“ odůvodnění námítky N 1 liší věcně, nebo se od ní liší jinou formulací věcně shodných důvodů. Opakované vyjádření k druhému typu důvodů je proto pouze stručné.

K jednotlivým bodům:

### Ad c)

Citované stanovisko MŽP z 18.1.2022 bylo oprávněnému investorovi vydáno k podkladům pro jím požadovanou aktualizaci ZÚR. MŽP k navrhovanému obsahu aktualizace, v souladu s § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona stanovilo, že návrh má být posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA včetně naturového posouzení) a zároveň stanovilo podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA.

Pod bodem 11. MŽP požadovalo „*vyhodnotit vliv AZÚR ÚK na ZPF, tzn. zaměřit se rovněž na plošnou ochranu ZPF, a to ve smyslu požadavků stanovených ustanovením § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů*“ a současně „*navrhnout opatření minimalizující negativní dopad*“

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*na zemědělskou půdu*“. Za každou z těchto dvou vět MŽP v závorce kurzívou uvedlo, co ho k uložení požadavku vedlo a které konkrétní zásady z § 4 (zásady plošné ochrany ZPF) a jakým způsobem, mají být vyhodnoceny.

Takto posuzovatel SEA postupoval pro každou variantu koridoru samostatně s tím, že rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF a dalších souvislostí odpovídá měřítku grafické části 5aZÚR ÚK (1 : 100 000) a ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležitější svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím). Hodnocení předpokládaného vlivu koridoru ŽD1-C na ZPF je součástí kap. 6.5. SEA (str. 180). V kapitolách 8. a 11. jsou potom navržena jednak opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí při územně plánovací činnosti, jednak navrženy požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. Tyto požadavky byly následně propsány do výroku i odůvodnění textové části návrhu 5aZÚR ÚK. Metodika a kvalifikovaný odhad záborů ZPF je obsažena v kap. 8.1.1. (str. 109), odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany včetně odůvodnění „jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF“ je uvedeno v kap. 8.1.2. (str. 113) textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK.

K takto zpracovanému návrhu včetně vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území (jehož součástí je vyhodnocení SEA) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobně k vyhodnocení vlivu návrhu 5aZÚR ÚK na ZPF viz bod 4. Ad vii. části „B“ (str. 71) odůvodnění této námítky (N 1).

K argumentaci podatele lze závěrem uvést, že dopady na ZPF byly na základě stavebního zákona hodnoceny v měřítku a podrobnosti ZÚR. Opatření minimalizující negativní dopad na ZPF vycházejí z hodnocení vlivu v daném konkrétním území, nikoliv paušálně z obecných zásad ochrany ZPF. K zachování sítě zemědělských účelových komunikací a možnosti obhospodařování ZPF byl v čl. [69b] v odst. 1 písm. e) výroku 5aZÚR ÚK stanoven úkol pro územní plánování - „vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací“ a v odst. 2 byl stanoven úkol pro územní plánování - „minimalizovat zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa“.

Podatel dále rozporuje přínos VRT pro emisní zátěž regionu. Upozorňuje, že největším zdrojem znečištění ovzduší na území ČR, ale i na území Ústeckého kraje, jsou uhelné elektrárny, teplárny, těžba uhlí a průmyslové zdroje. Navíc emise z výroby elektřiny pro provoz VRT nejsou nijak zohledněny.

Stejně tak není zohledněno, že zábor ZPF pro účely výstavby VRT má dopad na zemědělskou výrobu a potravinovou soběstačnost. I toto by mělo být součástí porovnání převažujícího veřejného zájmu na výstavbě VRT. Zachování pěstování chmele na Polepských Blatech by rovněž mělo být veřejným zájmem.

Komplexní vyhodnocení problematiky související s koncepcí rychlých železničních spojení bylo předmětem řešení na úrovni ministerstev. Výsledkem byl materiál „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, předložený vládě 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 splněny. Veřejný zájem na realizaci Rychlých železničních spojení deklarovala vláda i prostřednictvím úkolů, uložených tímto usnesením jednotlivým ministrům, členům vlády a předsedům ústředních správních úřadů (viz argumentace Ua1 na str. 4)). 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.

Podatelem uváděným požadavkem na řešení deponií vytěžené a vyrubané zeminy se nezabývá bod 13. stanoviska MŽP, ale bod 12., a ten byl vypořádán v bodě 2. Ad 12. a 14. k části „B“ odůvodnění této námítky (N 1), na str. 65. Problematiku množství a druhu vytěženého materiálu, stejně tak způsob jeho přepravy, ne/možnost jeho využití na této nebo jiné stavbě, případně dočasné uskladnění jeho části pro potřeby stavby na mezideponii, nelze řešit bez znalosti konkrétního stavebnětechnického řešení stavby včetně způsobu zakládání a plánu organizace výstavby a s tím souvisejícího geologického průzkumu. Náklady stavby ze zákona nejsou součástí územního plánování. Územní plánování pouze stanovuje území (plochy nebo koridory), kde lze za stanovených podmínek, následnými postupy podle stavebního zákona, realizovat určitý druh stavby. Ekonomická stránka stavby je vždy záležitostí investora, v daném případě státu.

### Ad f)

Podatel namítá, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na soudržnost obyvatel regionu a že pozitivní vliv je prezentován pouze účelově.

K tomu lze pouze odkázat na vyjádření k předešlému odstavci. Zpracování koncepce dopravy je v kompetenci MD. Materiál, který byl podkladem shora citovaného usnesení vlády, obsahuje i kapitolu „Sociální geografie“, která 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.

Kdo a jakým způsobem vymezí trasu koridoru ŽD1 závazně stanovila PÚR ČR. Krajský úřad Ústeckého kraje prostřednictvím návrhu 5aZÚR ÚK pouze prověřuje, zda je toto konkrétní vymezení koridoru ŽD1 z důvodů, stanovených právními předpisy, vyloučené, či zda je realizovatelné, příp. za jakých podmínek.

Je také nutné připomenout, že v 5aZÚR ÚK i VVURÚ 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 po roce 1989 rozvíjí a plnohodnotně osidluje. Na to má významný vliv mj. krátká dojezdová vzdálenost do Prahy, byť převážně individuální automobilovou dopravou. Optikou obyvatel Litoměřicka se tak může zdát, že VRT, zejména v průběhu výstavby, přináší více negativ než pozitiv. Díky propojení vysokorychlostní tratě s modernizovanými konvenčními tratěmi však Rychlá spojení umožní všestranný rozvoj a zastavení odlivu mladých a vzdělaných obyvatel nejen Litoměřicku, ale i regionům od hospodářských, ekonomických a kulturních center dosud vzdáleným.

### Ad g)

K nemožnosti upřesnit stávající územní rezervu VRT-ZR1, zahrnout ji do návrhu 5aZÚR ÚK a provést tak „řádné“ vyhodnocení jejích vlivů na životní prostředí, se



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

vyjadřuje bod 6. v části „B“ odůvodnění této námítky (N 1) na str. 76 a zejména odůvodnění rozhodnutí o námitce N 1a) a N 1b) na str.53 a 54.

### Ad h)

Odůvodnění střetu koridoru ŽD1 se stávajícím vedením zvláště vysokého napětí (ZVN TR Výškov – TR Babylon) je odůvodněním uložení úkolu ve výroku 5aZÚR ÚK, nikoli konkrétním řešením tohoto střetu. 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.*“

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.

### Ad i), j), k)

Tyto body (vliv realizace stavby na dopravní infrastrukturu obce, dopady způsobu a délky výstavby na nemovitosti a obyvatele, vliv umístění koridoru na hmotné statky – zejména ceny nemovitostí, kompenzace za ztrátu možnosti hospodařit na zemědělské půdě atp.) se netýkají návrhu 5aZÚR ÚK, ale až podrobnější dokumentace – viz argumentace Ua3 na str. 10). Namítané vlivy budou předmětem správních řízení k umístění a povolení stavby, v případě ztráty možnosti hospodařit budou předmětem smlouvy s oprávněným investorem, případně vyvlastňovacího řízení.

### Ad l)

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.

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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 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.

### Ad m)

Jak bylo uvedeno k předchozímu bodu l), ZÚR vymezují pouze koridor, tedy „prázdný pruh území“, nikoliv stavbu, a to ve stavebním zákonem daném měřítku a podrobnosti. 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 argumentace Ua3 (str. 10).

Pozn.:

Stavební zákon nevyklučuje 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. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

Židovice uvedly navíc následující specifické důvody námitky N 1:

### **4. Nesprávnost vyhodnocení SEA**

#### **b. námitky k jednotlivým klíčovým složkám – varianta ZD1-C**

Navrhované trasy řešené ve změně ZUR v k. ú. Židovice nad Labem, Hrobce, Rohatce, Libotenice jsou navrženy chaoticky bez znalosti místní situace a bez projednání s vedením dotčených obcí a občany regionu.

Není pravdou, že trasy jsou navrženy v rovinném terénu mimo lidských sídel.

Všechny trasy ŽD1 – A, B, C ve výše uvedených katastrálních územích prochází velice členitým terénem často protínají lokální biocentra a biokoridory v těsné blízkosti lidských sídel. Prostupnost dané lokality bude pro stávající ekosystémy nulová či minimální. Postižená krajina bude mít řadu hlubokých zářezů, které povedou k drasticky omezující migrační prostupnosti krajiny, a to pro veškerý život.

Zástupce investora Správa železnic nebyla a není schopna rozptýlit obavy občanů fatálně zasažených regionů a dále nebyla schopna zodpovědět na otázky občanů, kteří se oprávněně obávají nevratných a drastických zásahů do jejich životního prostředí.

---

25

### **Námítka – namítáme, že realizace varianty ŽD1-C bude nadměrným hlukem neúnosně zatěžovat obyvatelstvo**

Případná VRT varianta ŽD1-C je navržena hustou venkovskou zástavbou bez ohledu na obyvatele. Hluková zátěž trvale žijícího obyvatelstva způsobena budoucím provozem prakticky není řešena, je pouze uveden odkaz na další stupeň projektové dokumentace. Obce jsou sevřeny v trojúhelníku uzavřeném dálnicí D8, stávající levobřežní tratí Praha – Děčín a budoucím obchvatem Roudnice nad Labem. Obyvatelstvo je již nyní nadměrně zatěžováno hlukem způsobeným provozem stávající tratě. Není pravdou, že díky VRT se sníží provoz na místních komunikacích, bude tomu právě naopak.

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.

---

27

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka – ovzduší varianta ŽD1-C**

Zjednodušené vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nové VRT na zdraví obyvatel, zvláště pak u trasy ŽD1 - C v Židovicích, Hrobčích a Rohatcích, kteří jsou již nyní značně zatěžováni emisemi a hlukem způsobeným provozem stávající levobřežní trati, průjezdných místních komunikací a dálnice D8. Další zdroj zvýšení hluku a emisí způsobí nově povolená stavba výroby pelet mezi obcemi Židovice a Hrobce a budoucí silniční obchvat jižně od Židovic. Již dnes jsou překročeny limity prachových částic P10 a Benzo(a)pyrenu.

### **Námítka – namítáme, že realizace varianty VRT ŽD1-C drasticky zásáhne do rozvolněné venkovské krajiny**

výškové rozdíly v rozmezí 40 - 60 m lze překonat pouze širokými hlubokými zářezy, bez možnosti vytvoření biokoridorů a umožnění migrace všech ekosystémů.

### **Námítka – namítáme, že realizací VRT zvláště pak varianty ŽD1-C dojde k další neúnosné fragmentaci krajiny**

Budou vytvořeny další ostrovy bez života. Tzv. „Hrobecký“ ostrov ohraničený stávající trati 090, hlavní trati ŽD1-C a odbočkou na trať 090. Obě větve nové trasy budou vedeny hlubokými zářezy. Další ostrov „Židovický“ ohraničený stávající trati 090, hlavní trasou ŽD1-C a budoucím obchvatem Roudnice nad Labem, jižně od Židovic. Další fragment „Rohatecký“ vznikne mezi dálnicí D8 a trasou VRT ŽD1-C.

Tyto vytvořené fragmenty o minimální výměře, již tak zatěžované zemědělskou velkovýrobou, budou bez možnosti migrace žijících ekosystémů a stanou se mrtvými zónami bez jakékoli známky života. Tento zásah povede ke snížení biologické rozmanitosti a ztrátě biodiverzity v postižené lokalitě.

28

### **Námítka – namítáme, že realizace VRT, ve všech variantách, bude mít nepřijatelný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.**

Dešťová voda vsakující se na náhorní plošině mezi k.ú. Židovice nad Labem a Rohatce, přirozeně stéká k řece Labi a zásobuje studny v obcích Hrobce a Židovice pitnou vodou. Ochrana před následky sucha není vůbec žádná. Vodovodní potrubí zásobující obce Židovice, Hrobce, Rohatce a Libotenice je poddimenzované a již nyní jsou značné problémy s připojením nových rodinných domů na tento vodovod.

Hluboký zářez u všech navrhovaných variant naruší vodní režim, bude působit jako drenáž a následně a rychle odváděná voda úplně někam jinam a navíc bude značně znečištěna provozem VRT. Ochrana před následky sucha není vůbec žádná.

### **Námítka – namítáme, že realizací VRT, zvláště pak ve variantě ŽD1-C dojde k naprostému znehodnocení pozemků a nemovitostí**

Rozvoj těchto obcí a příliv obyvatel se úplně zastaví, zastavitelné pozemky a stávající rodinné domy se stanou neprodejnými. Obce se v lepším případě stanou noclehárnami, kdy



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

obyvatelé budou dojíždět za prací VRT, kdy autem dojedou na terminál Roudnice nad Labem, což zase zvýší už tak neúnosnou emisní zátěž. Nastane totální likvidace venkova.

### Námítka – namítáme, že realizací VRT ve variantě ŽD1-C dojde k zániku zemědělského podnikání

Sedláci, zemědělství podnikatelé, přijdou o značnou část svých pozemků, prakticky bez náhrady. Náhradní pozemky investor nemá a finanční kompenzace je nedostatečná (cena pozemků se pohybuje již nyní cca 500 tis. Kč/ha), na zbylé pozemky k obdělávání bude zemědělec, díky bariéře vytvořené všemi novými variantami VRT, daleko dojíždět. Pokud se zabývá chovem zvířat, pravděpodobně jej bude muset zrušit.

31

### Námítka – namítáme, že došlo ke zjednodušenému vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nové VRT ŽD1-C

na zdraví obyvatel v Židovicích, Hrobčích a Rohatcích, kteří jsou již nyní značně zatěžováni emisemi a hlukem způsobeným provozem stávající levobřežní trati 090, průjezdných místních komunikací a dálnice D8. Další zdroj zvýšení hluku a emisí způsobí nově povolená stavba výroby pelet mezi obcemi Židovice a Hrobce a budoucí silniční obchvat jižně od Židovic. Již dnes jsou překročeny limity prachových částic P10 a Benzo(a)pyrenu.

33

### Námítka – namítáme, že došlo k nedostatečnosti posouzení stávající rezervy k návrhovým variantám

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).

Ing.  
Miloslav  
Krejny

Digitálně podepsal Ing. Miloslav  
Krejny  
DN: c=CZ, 2.5.4.97=NTRCZ-00526479,  
o=Obec Židovice, ou=1, cn=Ing.  
Miloslav Krejny, sn=Krejny,  
givenName=Miloslav,  
serialNumber=P60251  
Datum: 2023.01.31 07:15:50 +01'00'

Obec Židovice

Zastoupená Ing. Miloslavem Krejným  
Starostou obce

Podání námitek bylo schváleno Zastupitelstvem Obce Židovice dne 30. 1. 2023 usnesením č. 2023 – 1/7

[www.zidovice.cz](http://www.zidovice.cz)

starosta@zidovice.cz

tel.: +420602403829 IČO: 526479

Stránka 34

Bankovní spojení: UniCredit Bank, účet č. 1387693204/2700, ID datové schránky: qf5aqx4

34

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Jak již bylo uvedeno v textu před rozhodnutím o námitce N 1 (pozn. na str. 53 a na str. 77 nahoře – k dalším důvodům podání námítky N 1), i přes označení jednotlivých bodů jako „námitka“ se ze strany podatele jedná o další body odůvodnění námítky N 1, která byla odsouhlasena zastupitelstvem obce.

Jako specifické jsou výše vybrány a otištěny pouze takové důvody, jež se od „společné části“ odůvodnění námítky N 1 liší věcně, nebo se od ní liší jinou formulací věcně shodných důvodů. Opakované vyjádření k druhému typu důvodů je proto pouze stručné.

Pro lepší orientaci jsou k výňatkům, které přímo nenavazují na nadpis kapitoly, tyto nadpisy přikopírovány, stejně tak čísla stránek podání, odkud byl text vybrán.

K jednotlivým bodům, označeným podle kopie čísla stránky podání:

### Ad 25, 27, 28

Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého bude teprve dalšími postupy podle stavebního zákona umístěna stavba železniční trati. 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. Součástí návrhu 5aZÚR ÚK tedy není a ze zákona nemůže být stavba samotná, tím spíše její stavebně technické řešení (ani niveleta => zářezy, násypy, estakády) a jejich vlivy (podrobně viz argumentace Ua3 na str. 10). Pro potřeby prověření zda, kterou variantu, případně za jakých podmínek, je možné tento koridor v 5aZÚR ÚK vymežit, se v rámci SEA vyhodnocují předpokládané vlivy stavby v jednotlivých variantách navrženého koridoru. Jelikož konkrétní umístění stavby v koridoru ani stavebnětechnické řešení není v době pořizování 5aZÚR ÚK známo, nemůže se intenzita vlivu odvíjet od konkrétního umístění a technického řešení stavby (zářez, násyp, estakáda atp.). Pro eliminaci nebo minimalizaci předpokládaných negativních vlivů následné stavby byla pro její umístění v koridoru a projektovou přípravu v kap. 8. a 11. SEA navržena konkrétní opatření a požadavky. Obojí bylo propsáno do textové části výroku i odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK .

SEA popisuje krajinu v úseku, kdy se koridor ŽD1-C směrem od jihu odkloní od dálnice D8 až k přechodu přes Labe, jako „volnou, zemědělskou krajinu“ (str. 21), nebo jako „relativně rovinatou krajinu bez významných pohledových horizontů“ (str. 175). Je to charakteristika typu krajiny; neznamena to, že se zde nenacházejí žádná sídla ani ekosystémy. Pro jejich ochranu jsou v čl. [69b] výroku 5aZÚR ÚK stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území koridoru: „vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací“, pro „zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka“, pro „ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi“, pro „vhodné technické řešení a začlenění žel. dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp“, pro „ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability“. Další úkol stanovuje „minimalizovat zábory ZPF s I. a II. třídou ochrany a pozemků určených k plnění funkcí lesa“. Čl. [69c] výroku 5aZÚR ÚK obsahuje 4 kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru (prakticky pro umístování staveb v koridoru), která na citované úkoly pro územní plánování navazují a zajišťují jejich splnění i v dokumentaci pro umístění stavby.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 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 zřítit sjezdy) levobřežní konvenční trať č. 090 a pravobřežní konvenční trať č. 072.

Správa železnic, s.o., jako oprávněný investor, má v procesu pořizování aktualizace ZÚR právo podat návrh na její pořízení. Pokud má zastupitelstvo rozhodnout o pořízení kladně, musí návrh splňovat požadavky stavebního zákona, v daném případě paragrafu 42a. Žádné jiné povinnosti pro oprávněného investora (při pořizování aktualizace) ze stavebního zákona neplynou. Návrh 5aZÚR ÚK projednává s dotčenými orgány, sousedními kraji, veřejností atd., pořizovatel.

Bohužel ve stejném časovém období, kdy se pořizovala a projednával návrh 5aZÚR ÚK, seznamoval oprávněný investor – Správa železnic, s.o., obce a veřejnost s přípravou vysokorychlostní železnice v konkrétní podobě. Veřejnost mohla nabýt dojmu, že předmětem aktualizace ZÚR je příprava této konkrétní stavby. Není tomu tak. Jak vyplývá ze stavebního zákona, výsledkem 5aZÚR ÚK nebude konkrétní stavba, ale pouze koridor - „pruh území“ o proměnlivé šířce 100 – 1200 m, rezervovaný pro vysokorychlostní železniční trať, a stanovení úkolů pro další etapy územního plánování včetně umisťování staveb – především na základě vyhodnocení vlivů návrhu (koridoru) na udržitelný rozvoj území a stanovisek dotčených orgánů.

### Ad 31

Vliv na povrchové a podzemní vody může mít až konkrétní stavba v závislosti na jejím technickém řešení včetně způsobu založení. Podklady pro zpracování dokumentace k územnímu řízení, příp. společnému povolení jsou mj. geologický a hydrogeologický průzkum. Tato problematika je řešitelná až v rámci dokumentace k územnímu řízení včetně EIA. Podrobně viz bod 4. Ad v. části „B“ odůvodnění této námítky (N 1) na str. 70.

Možnosti rozvoje obcí s ohledem na soudržnost obyvatel regionu i na územní plánování jsou obsahem odůvodnění bodu f) a l) podání obce Chodouny (str. 89 a 90 odůvodnění této námítky N 1).

Pozn. nad rámec 5aZÚR ÚK : Podatelem předpokládanému dalšímu navýšení emisní zátěže vlivem dojíždění obyvatel za prací vysokorychlostní tratí z terminálu Roudnice nad Labem, a to zvýšenou automobilovou dopravou z jednotlivých obcí do Roudnice n. L., nelze jednoznačně přisvědčit. Lze naopak důvodně předpokládat, že pro dopravu jedné osoby na nádraží ve vzdálenosti jednotek kilometrů bude v mnoha případech výhodnější používat místo automobilu jiný dopravní prostředek, buď nějaký druh hromadné dopravy nebo jízdní kolo. Možnost využívat výlučně „bezemisní“ dopravu může naopak „na venkov“ přilákat nové obyvatele, nikoliv způsobit jeho likvidaci.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Vymezení koridoru ŽD1 v návrhu 5aZÚR ÚK nemá na využitelnost zemědělských pozemků žádný dopad – viz podrobná argumentace Ua3 (str. 10). Prostřednictvím úkolů pro další stupně „přípravy trati“ 5aZÚR ÚK zajišťuje minimalizaci jejího omezení. Ne/možnost dále podnikat na zemědělských pozemcích, dotčených výstavbou trati, se odvíjí od konkrétního umístění stavby a jejího technického řešení. Tato problematika je tak až předmětem územního řízení nebo společného povolení. V případě skutečného omezení využitelnosti pozemků je to potom předmětem jednání s oprávněným investorem nebo řízení o vyvlastnění.

### Ad 33

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů koncepce (5aZÚR ÚK) v SEA bylo provedeno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí i s podrobnou Metodikou MŽP. Stávající imisní zátěž byla zjišťována z dokumentů odpovídajících obecnosti a měřítku ZÚR – podrobně viz argumentace Ua4 (str. 12).

Vlivem vymezení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK na stav ovzduší či na hlukovou situaci v oblasti se, mj., zabývá argumentace Ua3 (str. 10), a to včetně citací příslušné judikatury. Možnost umístění záměru do nadlimitně zatíženého území včetně citace příslušné judikatury je obsahem odůvodnění bodu 7. části „A“ této námítky (N 1) – K „nesprávně vymezeným úkolům pro navazující územní plánování“ (str. 59).

Oblasti s významnými kumulativními a synergickými vlivy popisuje „Prostorová analýza“ na str. 106 – 113 kapitoly 4. SEA - „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny“. V jedné ze tří těmito vlivy nejvíce zasažených oblastí, „K2 Litoměřicko – Roudnicko“, se s odkazem na územně analytické podklady kraje (ÚAP) počítá s vlivy budoucího „západního obchvatu Roudnice nad Labem včetně mostu přes Labe“, plánovaného jižně od Židovic, v ÚAP označeného „b-II/240“. Toto je kromě obr. 67 a 71 v daném textu zřejmé také z výkresu č. A6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“. Lokální zdroje emisí (viz namítaná povolená výroba pelet mezi Židovicemi a Hrobce) budou zohledněny až v další fázi – v posouzení kumulativních a synergických vlivů v rámci EIA k dokumentaci pro umístění stavby trati a staveb souvisejících.

### Ad 34

Po změně státní koncepce vysokorychlostní železniční dopravy nelze stávající územní rezervu VRT-ZR1 ze strany Ústeckého kraje dopracovat a využít jako návrhový koridor, a to pro rozpor s čl. (83a) PÚR ČR, platným od 1.9.2021. Podrobně viz argumentace Ua1 (str. 4).



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 2. **Námítka N 2** (Koridor D8, z.s., Bohušovice nad Ohří, Dobříň, Dušníky, Kleneč, Mnetěš, Přestavky, Vražkov, Ledčice, Nová Ves)

Zapsaný spolek Koridor D8 uplatňuje námitku z titulu zástupce veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona. K podání věcně shodné připomínky jej zmocnilo 233 občanů, z toho 226 občanů obce Mnetěš. Dle posledních údajů Českého statistického úřadu měla Mnetěš k 1.1.2023 579 obyvatel. Dle § 23 odst. 2 stavebního zákona může zástupce veřejnosti zmocnit nejméně 1/10 občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje kraje. Ke zmocnění zástupce veřejnosti by tak postačovalo zmocnění od 58 obyvatel Mnetěše. Zákonná podmínka tak byla splněna.

Totožnou námitku včetně odůvodnění (totožné podání) podalo i dalších 7 obcí Ústeckého kraje a 2 sousední obce Středočeského kraje. Všechny obce patří mezi členy tohoto zapsaného spolku.

Námitku označenou jako N 2 podaly kromě Koridoru D8, z.s., obce Bohušovice nad Ohří, Dobříň, Dušníky, Kleneč, Mnetěš, Přestavky a Vražkov (Ústecký kraj) a obce Ledčice a Nová Ves (Středočeský kraj).

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

Podatel:

KORIDOR D8, z. s.  
IČO: 10941002  
Zrzavého 1705/2a, Řepy,  
163 00 Praha 6

Spisová značka: KUUK/016295/2022/27  
Číslo jednací: KUUK/182580/2022

v Mnetěši dne 31.1.2023

*zastoupen Ing. Martinem Klečkou, Ph.D., předsedou*

*prostřednictvím datové schránky*

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

### I. Námítky

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 „VVURÚ“) 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 kraje 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

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

variantách koridoru ŽD1-A („Mrchový kopec“), ŽD1-B („Holý vrch“) a ŽD1-C („Pod Bulfem“).

Výše uvedený podatel je zástupcem veřejnosti, který byl zmocněn ve smyslu příslušného ustanovení stavebního zákona k podání těchto námitek.

### **II. Vymezení dotčeného území**

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

### **III. Námitky**

#### **I. Námitka k variantě A**

Požadujeme doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru 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. Požadujeme na základě doplněného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů do návrhu 5. AZUR doplnit konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí.

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru na Národní kulturní památku (NKP) Hora Říp, a to ve formě vedení VRT minimálně v překrytém zářezu, případně tunelu, a ve formě pohledového odstínění dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp (jako kompenzační opatření za existenci terminálu VRT v jeho ochranném pásmu).

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru VRT Podřípsko v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov a to ve formě vedení VRT v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice. Výše tři zmíněné obce se nacházejí v úzkém hrdle (zejména bottleneck - Vražkov a Straškov) a v případě vedení VRT výškově jako je současná nivelita dálnice D8 by byly velmi silně zasaženy dvěma liniovými stavbami s neakceptovatelnými kumulativními a synergickými vlivy. Povrchová varianta záměru (výškově jako dálnice D8) by měla zásadní negativní dopady na pohodu života v obcích a zhoršení životního prostředí v území. Tunelové řešení v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov zajistí nulový zábor ploch a plné využití nadzemní části jednotlivých pozemků. Tunelové vedení zajistí minimalizaci vlivů záměru na zdraví obyvatel, ochranu životního prostředí a rozvoj obce. Již na úrovni ZUR lze vymezit části záměru, kde je povinné podpovrchové vedení.

Požadujeme v souvislosti se záměrem jako územně plánovací podklad zpracovat územní studii podle § 30 ve spojení s § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr VRT, terminál Roudnice a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na územní studii VRT Podřípsko ve Středočeském kraji.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 doplnit do návrhu 5. AZUR adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

### **2. Námitka k variantě B**

Požadujeme doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru 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. Požadujeme na základě doplněného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů do návrhu 5. AZUR doplnit konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí.

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru na Národní kulturní památku (NKP) Hora Říp, a to ve formě vedení VRT minimálně v překrytém zářezu, případně tunelu, a ve formě pohledového odstínění dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp (jako kompenzační opatření za existenci terminálu VRT v jeho ochranném pásmu).

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru VRT Podřipsko v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov a to ve formě vedení VRT v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice. Výše tři zmíněné obce se nacházejí v úzkém hrdle (zejména bottleneck - Vražkov a Straškov) a v případě vedení VRT výškově jako je současná nivelita dálnice D8 by byly velmi silně zasaženy dvěma liniovými stavbami s neakceptovatelnými kumulativními a synergickými vlivy. Povrchová varianta záměru (výškově jako dálnice D8) by měla zásadní negativní dopady na pohodu života v obcích a zhoršení životního prostředí v území. Tunelové řešení v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov zajistí nulový zábor ploch a plné využití nadzemní části jednotlivých pozemků. Tunelové vedení zajistí minimalizaci vlivů záměru na zdraví obyvatel, ochranu životního prostředí a rozvoj obce. Již na úrovni ZUR lze vymezit části záměru, kde je povinné podpovrchové vedení.

Požadujeme v souvislosti se záměrem jako územně plánovací podklad zpracovat územní studii podle § 30 ve spojení s § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr VRT, terminál Roudnice a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na územní studii VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.

Požadujeme doplnit do návrhu 5. AZUR adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

### **3. Námitka k variantě C**

Požadujeme doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru 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.



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 na základě doplněného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů do návrhu 5. AZUR doplnit konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí.

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru na Národní kulturní památku (NKP) Hora Říp, a to ve formě vedení VRT minimálně v překrytém zářezu, případně tunelu, a ve formě pohledového odstínění dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp (jako kompenzační opatření za existenci terminálu VRT v jeho ochranném pásmu).

Požadujeme do návrhu 5. AZUR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru VRT Podřipsko v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov a to ve formě vedení VRT v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice. Výše tři zmíněné obce se nacházejí v úzkém hrdle (zejména bottleneck - Vražkov a Straškov) a v případě vedení VRT výškově jako je současná nivelita dálnice D8 by byly velmi silně zasaženy dvěma liniovými stavbami s neakceptovatelnými kumulativními a synergickými vlivy. Povrchová varianta záměru (výškově jako dálnice D8) by měla zásadní negativní dopady na pohodu života v obcích a zhoršení životního prostředí v území. Tunelové řešení v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov zajistí nulový zábor ploch a plné využití nadzemní části jednotlivých pozemků. Tunelové vedení zajistí minimalizaci vlivů záměru na zdraví obyvatel, ochranu životního prostředí a rozvoj obce. Již na úrovni ZUR lze vymezit části záměru, kde je povinné podpovrchové vedení.

Požadujeme v souvislosti se záměrem jako územně plánovací podklad zpracovat územní studii podle § 30 ve spojení s § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr VRT, terminál Roudnice a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na územní studii VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.

Požadujeme doplnit do návrhu 5. AZUR adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

### **IV.**

#### **Odůvodnění námitek**

Odůvodnění námitek podatele k návrhu 5. AZUR je jednotné pro všechny tři námítky – 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. 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 svoji 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 povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), 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 čiměna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším 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 potřebnosti a kritériem minimalizace zásahů.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 apeluje na zakotvení podrobných opatření k minimalizaci vlivů záměru v souladu s jeho námitkami, zejména při vědomí jasných kumulativních a synergických vlivů záměru se souběžnou dálnicí D8 a dalšími záměry (k tomu viz část B).

### 2. Absence kompenzací a kompenzačních opatření pro obce

Podatel zdůrazňuje, že již nyní jsou v oblasti, kam má být záměr VRT umístěn, **překračovány závazné limity hluku z dopravy na dálnici D8**. Jedná se právě o souběh záměru s dálnicí D8 v úseku dálnice D8 EXIT 18 – 29.

Z aktuálně provedeného měření hluku z provozu dálnice D8 byla prokázána nadlimitní hluková zátěž na obce Nová Ves, Ledčice a samota Vražkov čp. 48. Viz Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022.

Důkaz:

- *Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022.*

V území pro umístění záměru je tedy již nyní prokazatelné nadlimitní hlukové zatížení. Záměr VRT bude mít s provozovaným záměrem dálnice D8 kumulativní a synergické vlivy, právě zejména v oblasti hlukového zatížení.

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.

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 námitek podatele a dalších obcí, nejsou tyto závěry ani kompenzační opatření dostatečně definovány.

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.

Ve smyslu § 5, odst.4 zák. 100/2001 by rovněž měl být součástí záměru návrh opatření k předcházení možným významným vlivům na životní prostředí provedením záměru. Pokud nebyla žádným způsobem posouzena rizika a potenciální kumulativní vlivy na životní prostředí



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

plynoucí z provozování dvou takto významných liniiových dopravních staveb (VRT, D8) v přímém souběhu, nemohla být logicky ani navržena příslušná opatření.

Podatel požaduje zakotvení kompenzačních opatření minimálně v rozsahu dle jeho námitek výše.

### B. Připomínky k VVURÚ a SEA

#### 1. Absence celostního posouzení vlivů VRT

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.

K návrhu 4. aktualizace PUR bylo vydáno stanovisko v rámci procesu SEA. K záměru ŽD1 se v něm mj. uvádí cit: *Kumulativní vlivy: Spojení je součástí IV. Panevropského multimodálního dopravního koridoru a má shodný směr jako dálnice D8, konvenční železnice Praha – Děčín – Dresden a Labská vodní cesta. Tato vzájemná lokalizace (s výjimkou LVC) vede v kumulaci s dalšími koridory a plochami v oblasti dopravy ke kumulativním záborům zemědělského půdního fondu a narušování migrační prostupnosti krajiny v dané oblasti.* (str. 189 SEA). Identifikováno jako mírně negativní vliv.

Podatel zdůrazňuje už výše uvedený přímý souběh VRT Podřipsko a dálnice D8 (od EXIT 9 až EXIT 29) - tj. min 20 km se dělí na dva kraje Středočeský a Ústecký. Součet obou dílčích posouzení SEA na úrovni 10.AZUR Středočeského kraje a 5. AZUR Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy záměru jako celek.

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.

Zejména katastry obcí na hranici kraje (Mnetěš, Černouček, Vražkov, Straškov a Kleneč) jsou kráceny na svých právech vlivem rozdělení posuzování záměru mezi dva kraje.

V úzkém hrdle (zejména bottleneck - Vražkov a Straškov) a v případě vedení VRT výškově jako je současná nivelita dálnice D8 by byly velmi silně zasaženy dvěma liniiovými stavbami s neakceptovatelnými kumulativními a synergickými vlivy. Povrchová varianta záměru (výškově jako dálnice D8) by měla zásadní negativní dopady na pohodu života v obcích a zhoršení životního prostředí v území. Tunelové řešení v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Straškov zajistí nulový zábor ploch a plné využití nadzemní části jednotlivých pozemků. Tunelové vedení zajistí minimalizaci vlivů záměru na zdraví obyvatel, ochranu životního prostředí a rozvoj obce. Již na úrovni ZUR lze vymezit části záměru, kde je povinné podpovrchové vedení.

Podatel odkazuje na navrhované opatření v návrhu 5. AZUR (překrytý zářez) v případě Hrobce – Židovice a Chodouny- Lounky a je přesvědčen, že pro výše uvedené obce je nutné stanovit opatření totožné nebo obdobné.

Podatel zdůrazňuje judikaturu správních soudů, která akcentovala právě hierarchickou posloupanost 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 nadřazeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.“*

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 koncepcí, 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 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 dostupnosti.

### 2. 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 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*



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 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 CEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhorší 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 koncepcí 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 (viz výše v kap. 1 zmíněné Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

- **páteřní železniční trať č. 090 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 na Labem VRT :** Jak uvedeno na jiném místě těchto připomínek, podatel zdůrazňuje, že záměr vyvolá zvýšenou a přeměřovanou dopravu k terminálu, 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.

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.

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

SEA dle názoru podatele ani nespĺnila požadavky Ministerstva životního prostředí , které 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.

Požadavek MŽP pod bodem 3 zněl cit. „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 navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.

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

### 3. Nesprávnost vyhodnocení SEA

#### a. obecně k hodnocení variant

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



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 souběhu se stávající dopravní infrastrukturou, tak nemohou být ani rámcově správně vyhodnoceny, posouzení této skutečnosti tam zcela absentuje.

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.**

### **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.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

§ 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. „*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 již nyní jsou v oblasti, kam má být záměr VRT umístěn, **překračovány závazné limity hluku z dopravy na dálnici D8**. Jedná se právě o souběh záměru s dálnicí D8 v úseku dálnice D8 EXIT 18 – 29.

Z aktuálně provedeného měření hluku z provozu dálnice D8 byla prokázána nadlimitní hluková zátěž na obce Nová Ves, Ledčice a samota Vražkov čp. 48. Viz Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022.

Důkaz:

- *Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022.*

Podatel taktéž zdůrazňuje, že záměr vyvolá **zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena**. Podatel opakuje svou námitku z předchozí 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.

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 unosného 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Požizovatel 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.

### iii. ochrana přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP)

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že „Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylnější 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.“

Podatel zdůrazňuje, 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 – Ústí. 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.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### iv. kulturní dědictví, hmotný majetek, zásah do NKP Hora Říp

Záměr zasahuje do ochranného pásma NKP Hora Říp. Ochranné pásmo NKP Hora Říp bylo nejprve vymezeno Krajským střediskem památkové péče a ochrany přírody v Ústí nad Labem (č. j. 23/65). Aktuální ochranné pásmo NKP Hora Říp bylo vyhlášeno Okresním úřadem v Litoměřicích 21. 1. 1998.

Záměr koridoru VRT v ochranném pásmu NKP Hory Říp je veden v jedné variantě v bezprostředním souběhu s dálnicí D8. V této souvislosti mělo být nepochybně posouzeno působení společných kumulativních vlivů plynoucích z provozu těchto dvou velmi významných liniových staveb na obyvatelstvo, 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 (2. ochranné pásmo NKP Říp). Takové posouzení úplně chybí, přičemž se jedná o jedinou část trasy koridoru VRT, kde k takovému společnému působení dvou regionálně nejvýznamnějších dopravních staveb bude docházet.

Podatel zde plně odkazuje na stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru kultury a památkové péče k Územně technické studii Vysokorychlostní trať Praha – Litoměřice ze dne 28. 1. 2014, č.j. 427/KP/2013. Ve svém stanovisku uvádí: „Vysokorychlostní trať svými návrhovými parametry jednoznačně vyžaduje plnou segregaci od ostatních druhů dopravy, což s sebou přináší požadavky na bezkolizní, kompletně mimoúrovňové řešení trasy v celé její délce. To má výrazný dopad na stavebně technické řešení, kdy je železniční svršek uložen z velké části na vysokých náspech, estakádách či v zářezích. Další hrozbu pro vizuální integritu krajiny v sousedství národní kulturní památky Říp představuje možnost výstavby obvyklých protihlukových opatření podél trati. Drastický zásah těchto konstrukcí do tvárnosti krajiny v okolí železničních koridorů, i za jiných okolností značně problematický, je v prostředí OP NKP Říp zcela nepřijatelný.“ (zvýrazněno podatelem).

Podatel též upozorňuje na stanovisko Národního památkového ústavu z 28.1.2021, č.j. NPU-351/4636 a 4645/2021, ve věci Způsob posuzování průchodu dálnice D8 na úseku 0803: Nová Ves - Doksany a průchodu vysokorychlostní trati (VRT) Praha - Drážďany ochranným pásmem NKP Hory Říp.

NPÚ ve svém stanovisku k žádosti o informace uvádí cit. „NPÚ GnŘ se k návrhu ZÚR ÚK vyjádřil na základě žádosti Krajského úřadu Ústeckého kraje, a to pod č. j. 302-3697/2007. Nutné je uvést, že toto vyjádření je formulováno ve vztahu k podrobnosti řešení, ve které je dokumentace dle příslušné legislativy zpracovávána, a nepřisluší se v intencích zákona v příslušných projednávaných fázích UPD zabývat konkrétností jednotlivých investičních akcí. Ústecký kraj byl mimo jiné upozorněn, že v rámci sledovaného území se nachází ochranné pásmo NKP Hora Říp s tím, že mají být respektována území NKP a jejich ochranná pásma.

V dalších etapách, již přípravných projekčních prací, se NPÚ GnŘ vyjadřoval dvakrát k Územně technické studii VRT, a to na základě žádosti Krajského úřadu Ústeckého kraje, a to dne 10. 1. 2014 (č.j. NPÚ-310/94570/2013) a 8. 10. 2014 (č.j. NPÚ-310/68763/2014), v obou těchto vyjádřeních se NPÚ vyjádřil nesouhlasně a vedení trasy VRT územím OP NKP Hory Říp nedoporučil. Na základě těchto odborných vyjádření vydal Krajský úřad Ústeckého kraje,



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*odbor kultury a památkové péče, jako dotčený orgán, dvě stanoviska (čj. 427/KP/2013 a čj. 366/KP/2014), přičemž v obou z nich vyjádřil nesouhlas s předpokládaným vedením VRT územím OP NKP hory Říp.“ (zvýrazněno podatelem).*

Důkaz:

- stanovisko Národního památkového ústavu z 28.1.2021, č.j. NPU-351/4636 a 4645/2021

Na základě výše uvedeného podatel požaduje do návrhu 5. AZUR doplnit opatření k minimalizaci vlivu záměru na NKP Hora Říp, a to minimálně v rozsahu dle jeho námitek:

- vedení VRT minimálně v překrytém zářezu, případně tunelu, a ve formě pohledového odstínění dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp
- zpracovat územní studii podle § 30 ve spojení s § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr VRT, terminál Roudnice a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na územní studii VRT Podřipsko ve Středočeském kraji

Podatel k této kapitole dále upozorňuje, že SEA uvádí cit. „Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkresu SEA A.1 Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.“

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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Ing.  
MARTIN  
KLEČKA,  
Ph.D.

Digitálně  
podepsal Ing.  
MARTIN KLEČKA,  
Ph.D.  
Datum: 2023.01.31  
12:11:52 +01'00'

KORIDOR D8, z.s.

*zastoupen Ing. Martinem Klečkou, Ph.D., předsedou*

### Přílohy:

1. *Prověření hlukové zátěže, D8 EXIT 18–29, Ing. David Kail, AKUSTICKÉ CENTRUM červen 2022.*
2. *stanovisko Národního památkového ústavu z 28.1.2021, č.j. NPU-351/4636 a 4645/2021*

### Pozn.:

Pro potřeby rozhodnutí byla tato námitka rozdělena na podbody a) až e), jelikož vyžadují odlišné způsoby odůvodnění rozhodnutí.

### Námitka N 2:

- a) Podatelé požadují doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy návrhu se stávající dálnicí D8, žel. tratěmi č. 090 a 096 a záměrem terminálu Roudnice nad Labem a následně doplnit eliminační nebo kompenzační opatření.
- b) Podatelé požadují do návrhu 5aZÚR ÚK zapracovat jako dodatečná opatření k minimalizaci vlivu návrhu na NKP Hora Říp vedení trati v zářezu, příp. tunelu, a pohledovým odstíněním dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp jako kompenzačního opatření za existenci terminálu Roudnice n.L. v jeho ochranném pásmu.
- c) Podatelé požadují 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.
- 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 VRT, 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 požadují doplnit do návrhu 5aZÚR ÚK adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

### Rozhodnutí o námitce N 2:

Námitka **se zamítá**.

### Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 2:

#### Ad a)

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem. 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – 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 5aZÚR ÚK 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. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak vymezení „prázdného pruhu území“, do kterého je možné následujícími postupy podle stavebního zákona umístit stavbu železniční tratě a staveb souvisejících. Stavba samotná, tedy ani stavba trati nebo předpokládaného terminálu Roudnice nad Labem součástí návrhu 5aZÚR ÚK není.

Jak bylo řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí a z tohoto úhlu pohledu je i posuzován. 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 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 5aZÚR ÚK zveřejňuje další stupně projektové přípravy železniční tratě a terminálů, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit.

Kumulativní a synergické vlivy se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití návrhem vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Do kumulativních a synergických vlivů se zahrnují i vlivy zamýšlených záměrů v území, které jsou již známy. Takovým záměrem ale terminál v Roudnici n. L. není, neboť je jednou ze staveb, které je možné v navrhovaném koridoru následnými postupy podle stavebního zákona umístit. Jeho vlivy jsou v SEA vyhodnoceny jako součást koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, tedy jako předpokládaný vliv koridoru ŽD1-C.

Základním podkladem pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP) kraje. Další podklady k identifikaci a kvantifikaci konkrétních vlivů jsou uvedeny v příslušných kapitolách odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“. V daném případě je to kap. 3.11. „Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí“, v odstavcích „Hluk“ (str. 93) a „Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany veřejného zdraví (str. 98). Ve věci hlukové zátěže je zde odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>. Na str. 93 - 98 jsou samostatně pro silnice a pro železnice publikovány výřezy map hlukového ukazatele  $L_{dvn}$  a hlukového ukazatele  $L_n$ . 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.

Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů je předmětem kap. 6.2. SEA na str. 127 a násl. s tím, že návrh případných kompenzačních opatření je jakožto součást podmínek pro uplatnění koncepce uveden v kapitolách 8. a 11.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ je k ochraně před vlivy hluku (včetně kumulativních) uvedeno: *„Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a 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.“* (...) *„Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda).“*

V kap. 8. SEA (str. 194 a násl.) byla pro eliminaci nebo minimalizaci těchto vlivů u koridoru var. ŽD1-C následně navržena opatření pro územně plánovací činnost, konkrétně prostorové opatření *„zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“*. V kap. 11. SEA je vyhodnoceno, jakým způsobem byl požadavek SEA promítnut do návrhu (posuzovatel SEA průběžně spolupracoval se zpracovatelem návrhu 5aZÚR ÚK). Prostorové opatření *„Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.“*

*Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.*

*Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí - viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].“*

Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090 a 096 tak byla zohledněna; byla mj. i důvodem pro vymezení jedné ze dvou oblastí potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K2 „Litoměřicko – Roudnicko“ (str. 112 SEA a výkres č. A.6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“. Pro předcházení nebo snížení předpokládaných negativních vlivů návrhu (koridoru) v dalších fázích územně plánovacího postupu byla do návrhu 5aZÚR ÚK zapracována příslušná opatření. MŽP vydalo 23.8.2023 k návrhu 5aZÚR ÚK včetně vyhodnocení SEA a naturového posouzení souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: MZP/2023/710/2544. Podrobně k vyhodnocení SEA viz argumentace Ua4. Dopady stavby

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele se věnuje argumentace Ua 3 (str. 10). Námitka N 2a) byla proto zamítnuta.

### Ad b)

Na vstupu koridoru ŽD1 ze Středočeského do Ústeckého kraje, ve své invariantní části, vedené koridorem současně rušené územní rezervy VRT-ZR1, v souběhu se stávající dálnicí D8, zasahuje koridor ŽD1-C do ochranného pásma národní kulturní památky Hora Říp – viz výkres č. A.1 „Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území“. V kap. 8.2. SEA bylo z tohoto důvodu doporučeno prostorové opatření pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru „*minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp*“. Toto opatření bylo popsáno do čl. [69b] výroku textové části 5aZÚR ÚK jako úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Podle odst. 1 písm. h) se stanovuje úkol vytvořit územní podmínky pro „*vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma NKP Hora Říp*“. Jak již bylo opakovaně řečeno, stavebně technické řešení stavby není součástí 5aZÚR ÚK a nelze ho ani předjímat. Lze ho ale účinně ovlivnit (usměrnit) právě takto uloženým úkolem.

Jak již bylo vysvětleno v odůvodnění námitky N 2a), terminál VRT v Roudnici nad Labem není předmětem 5aZÚR ÚK. Předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“. Podatelem navrhované „*kompensační opatření za existenci terminálu VRT v ochranném pásmu NKP Hora Říp*“ tak na úrovni AZÚR/SEA nemá oporu v právních předpisech. Námitka N 2b) byla proto zamítnuta.

### Ad c)

Předmětem 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK (realizace záměru) bude spojeno s některými významně negativními vlivy. K jejich eliminaci či minimalizaci byly v 5aZÚR ÚK uloženy úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

rozhodování o možných variantách ve využití území koridoru (čl. [69b] textové části výroku 5aZÚR ÚK), 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 nepříznové konfigurace terénu.

Námítka N 2c) byla proto zamítnuta.

### Ad d)

Podatelé požadují zpracování územní studie (ÚS) pro ORP Roudnice nad Labem jako územně plánovacího podkladu, který by řešil záměr VRT, terminál Roudnice nad Labem a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na ÚS VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.

Účelem ÚS pořizované podle stavebního zákona 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 pořízení ÚS podmiňuje rozhodování v ploše nebo koridoru, vymezeném v ÚPD. V těchto plochách a koridorech není možné rozhodovat, dokud není ÚS pořízena 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 pořízení ÚS může být uloženo v ÚPD, ale pořizovatel ji může pořídit také z vlastního nebo jiného podnětu. V ZÚR může být uložena povinnost zpracovat ÚS pouze jako podklad pro změnu ve využití území (ve vybraném koridoru), nikoliv pro rozhodování v území (to lze v ZÚR pouze uložением 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 argumentace Ua 1 - str. 4). 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.

Lze shrnout, 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 pořízena, má smysl až v okamžiku, kdy bude alespoň přibližně známo technické řešení tratě ŽD1. V souladu se stavebním zákonem nemůže být pořízení požadované ÚS uloženo v ZÚR, navíc invariantní koridor ŽD1 bude do ÚP příslušných obcí převzat povinně. Z důvodu



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

potřeby prověření dalších vybraných problémů, které se záměrem ŽD1 souvisejí, může pro celý ORP, na základě žádostí příslušných obcí z tohoto ORP, následně pořídit i úřad územního plánování Roudnice nad Labem. Případně následné pořízení nebo nepořízení požadované ÚS tak nesouvisí s pořizováním 5aZÚR ÚK. Námitka N 2d) proto byla zamítnuta.

Nad rámec odůvodnění rozhodnutí o námitce je třeba uvést, 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)

ZÚR jsou koncepčním dokumentem. 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, 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.

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. Stavebně technické řešení ani konkrétní umístění těchto staveb v navrženém koridoru není známo a nelze ho ani předjímat. V SEA se, obecně, vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce, v tomto případě návrhu 5aZÚR ÚK, což je již zmiňovaný „prázdný“ koridor pro budoucí umístění železniční tratě. Je evidentní, že dopad na jednotlivé složky životního prostředí včetně veřejného zdraví bude mít až tzv. uplatnění koncepce, v tomto případě realizace a provoz tratě a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, způsob jejich realizace i následný provoz může být řešen až v dokumentaci k umístění stavby nebo společnému povolení. Vlivy těchto staveb a činností budou předmětem posouzení záměru na životní prostředí včetně veřejného zdraví (EIA). Ve vyhodnocení SEA jsou tyto vlivy budoucí stavby, pro kterou je koridor vymezován, posuzovány jako vlivy uplatnění koncepce a identifikovány a kvantifikovány odborným odhadem posuzovatele SEA s odborným vzděláním a příslušnou autorizací MŽP (podrobně viz argumentace Ua4 na str. 12). Existence a intenzita těchto budoucích předpokládaných vlivů stavby a jejího provozu je přímo závislá na konkrétním řešení – viz výše, které se zase odvíjí od geologických a hydrogeologických průzkumů atp., ale také na technické úrovni jak železničních vozidel, tak např. protihlukových opatření, aktuální v době projektování stavby a posuzování EIA.

Z výše uvedených důvodů byla eliminační a minimalizační opatření navržena v podobě odpovídající obecnosti ZÚR a zejména skutečnosti, že vymezený „prázdný pruh území“, který je výsledkem 5aZÚR ÚK nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty bude mít až stavba konkrétního stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Proto jsou eliminační a minimalizační opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. K tomu podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10). 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 něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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.“*

Navržená eliminační a minimalizační opatření odpovídají míře obecnosti a měřítku ZÚR. K návrhu 5aZÚR ÚK (včetně vyhodnocení SEA) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Námitka N 2e) proto byla zamítnuta.

K odůvodnění námitek: (strukturováno dle podání)

- K části odůvodnění „A“ Obecně k návrhu 5aZÚR ÚK

### 1. 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 části odůvodnění napadeného rozsudku, v nichž městský soud k předmětné námitce (rozpor se zásadou proporcionality – pozn.) 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 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 je třeba připomenout, že varianty koridoru jsou závazně stanovené PÚR. Výsledkem procesu pořizování 5aZÚR ÚK 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) na jeho veřejném zasedání.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 2. K „absenci kompenzací a kompenzačních opatření pro obce“ (hluk)

Podatel poukazuje na skutečnost, že v části, kde je koridor ŽD1 navržen v souběhu s dálnicí D8, jsou již v současné době překračovány závazné limity hluku. Dokládá ji akustickou studií s návrhem protihlukových opatření, zpracovanou v červnu 2022 pro dálnici D8 v úseku Exit 18 – 29. Studie prokazuje nadlimitní hlukovou zátěž v obcích Nová Ves, Ledčice a na samotě Vražkov 48 - Průšův mlýn.

Zde je na místě zmínit, že Nová Ves a Ledčice leží ve Středočeském kraji. Předpokládané vlivy koridoru rychlých železničních spojení (včetně kumulativních) na tyto obce byly vyhodnoceny v rámci pořizování 10. aktualizace ZÚR Středočeského kraje. V obecné rovině je třeba opět připomenout § 36 stavebního zákona, tedy obsah, rozsah a podrobnost ZÚR. Pro zjištění stávající hlukové zátěže ze silniční i železniční dopravy pro vyhodnocení kumulativních vlivů s navrhovaným koridorem ŽD1 v 5aZÚR ÚK byly použity Strategické hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví (které nejsou s předloženým měřením Akustického centra v rozporu), což je pro potřeby koncepce (5aZÚR ÚK) dostatečně podrobný podklad. Hlukové studie budou podkladem až pro dokumentaci k umístění stavby nebo společnému povolení. Eliminací a minimalizační opatření byla použita v podobě odpovídající obecnosti 5aZÚR ÚK a zejména skutečnosti, že vymezený „prázdný pruh území“, který je výsledkem 5aZÚR ÚK nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty bude mít až stavba konkrétního stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Proto jsou kompenzační opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. K tomu podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10). 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 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.“

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 vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, ovšem tento požadavek neznamena, že „realizovatelnost navrhovaných staveb“ má být posouzena již v rámci VVURÚ (SEA) k AZÚR. Nástrojem územního plánování je i územní rozhodnutí (viz Hlava III stavebního zákona). 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 argumentace Ua3 (str. 10) k dopadům stavby a provozu na pozemky, stavby a obyvatele.

K možnosti umístění záměru do nadlimitně zatíženého území lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157, odst. (213) cit.: „Pokud

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*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 nepřípustné. 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 „průkaz již na úrovni AZÚR, že definovanými opatřeními... dojde k nápravě nezákonného stavu“, nemá oporu v právních předpisech.*

Ve vyhodnocení SEA je problematika vlivu hluku popsána v kap. 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ (str. 181) následovně: „Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a 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. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 opatření podle § 10b odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí tak návrh 5aZÚR ÚK obsahuje [podatel cituje § 5 odst. 4, který je obdobný, ale netýká se koncepce, ale záměru – viz § 3 písm. a) a b)]. Navržená kompenzační opatření odpovídají míře obecnosti a měřítku ZÚR. Ke koncepci (5aZÚR ÚK) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

### - K části odůvodnění „B“ Připomínky VVURÚ a SEA

#### 1. K „absenci celostního posouzení VRT“

V tomto důvodu podatele se prolínají 2 různé problematiky. Jednou je princip posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, druhou hierarchie územně plánovací dokumentace.

Co se týče „postupné konkretizace jednotlivých obecných záměrů“, 5aZÚR ÚK prověřuje a upřesňuje variantní návrh koridoru popsáno v PÚR a navrženého, vybraného a předloženého k aktualizaci ZÚR v souladu s článkem (83a) aPÚR č. 4, která je pro pořizování 5aZÚR ÚK závazná. Podrobně viz argumentace Ua1 (str.4).

Ohledně vyhodnocení vlivů na životní prostředí je třeba poukázat na zásadní rozdíl mezi posuzováním vlivů záměru (stavby) a koncepce (územně plánovací dokumentace) na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

U koncepce se posuzují předpokládané vlivy, neboť záměr včetně jeho technického řešení ještě není konkretizován. Tomu odpovídá i „přesnost“ výsledků vyhodnocení vlivů koncepce. ZÚR/AZÚR jsou s odkazem na § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí „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“.

Podatelem citovaná ustanovení směrnice EU nejsou přímo použitelná, ale do našeho právního řádu již byla transponována. Pokud tedy pořizovatel AZÚR i posuzovatel SEA postupují podle platných právních předpisů ČR, nemůže to být v rozporu s legislativou EU.

Vymezení koridoru ŽD1 v ZÚR na základě PÚR je tak souladné jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí (včetně vyhodnocení vlivů přesahujících hranice kraje i státu). 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.

Vlivy terminálu Roudnice nad Labem na životní prostředí byly vyhodnoceny jako „vlivy koridoru ŽD1“ – viz bod a) odůvodnění rozhodnutí o této námitce (N 2). K tunelovému řešení navazujícímu na tunel Ledčice se vyjadřuje bod c) odůvodnění rozhodnutí o této námitce (N 2).

Pozn.:

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Pokud měl podatel na mysli domnělé „přeskočení“ územního rozvojového plánu (ÚRP), byť to nikde neuvádí (vycházejí ale z kontextu a odkazu na rozsudek NSS, akcentující hierarchii územně plánovacích dokumentací navazujících stupňů), o takový případ se zde nejedná. Podrobné zdůvodnění obsahuje text odůvodnění námítky N 1 – k části odůvodnění „A“, bod 2. K „absenci územního rozvojového plánu“ (str. 56) a k části odůvodnění „B“, bod 1. K „obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy“ (str. 63).

### 2. 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 podrobnosti 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 argumentace Ua4 (str. 12).

Požadavek MŽP pod bodem 3 na řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů tak byl splněn. K 5aZÚR ÚK (včetně SEA) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

### 3. K „nesprávnosti vyhodnocení SEA“

#### a. obecně k hodnocení variant

Předmětem veřejného projednání byl návrh konceptního územněplánovacího dokumentu – 5aZÚR ÚK. Zpracovatel dokumentace 5aZÚR ÚK, posuzovatel SEA, stejně tak jako pořizovatel, spolupracovali na dokumentu, jehož obsah, rozsah a podrobnost určuje stavební zákon a v části SEA také zákon o

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

posuzování vlivů na životní prostředí. Společně s územním rozvojovým plánem (ÚRP), který doposud nebyl vydán, jsou ZÚR nejobecnější 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. V SEA se vyhodnocují předpokládané vlivy této koncepce. Podatelé obviňují zpracovatele z neznalosti a neposouzení jevů a skutečností, které předmětem či součástí návrhu 5aZÚR ÚK nebyly a ze zákona ani být nemohou (viz např. zde napadaná neznalost „četnosti průjezdů osobních či nákladních vlaků“). Stejně tak nemůže návrh 5aZÚR ÚK obsahovat konkrétní „urbanistická řešení“, když neobsahuje a ani není známo stavebnětechnické řešení stavby ani její umístění v rámci navrženého koridoru. Skutečnost, že v daném případě oprávněný investor souběžně zveřejňuje další stupně projektové dokumentace, nemůže mít na znění stavebního zákona a tím i na podrobnost návrhu 5aZÚR ÚK žádný vliv. K „*eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými celky*“ byly v čl. [69b] a [69c] výroku 5aZÚR ÚK uloženy příslušné úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování o možnostech využití koridoru.

### b. k jednotlivým klíčovým složkám

#### i. ke „hluku, vlivu na obyvatelstvo“

Charakterem zákona č. 17/1992 Sb., 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.

Cíle a úkoly územního plánování, stanovené v paragrafech 18 a 19 stavebního zákona, se nevztahují jen na ZÚR. Nástrojem územního plánování je i územní rozhodnutí - viz Hlava III stavebního zákona. Opatření na ochranu proti hluku a vibracím se tak v jednotlivých krocích územního plánování zpřesňují s ohledem na konkrétnost a podrobnost daného stupně dokumentace.

V podrobnosti 5aZÚR ÚK je základní rozvaha o rozsahu hlukových limitů popsána na str. 146 SEA. Na základě výpočtů z technicko – provozní studie VRT byla zjištěna vzdálenost od trati, do které jsou překračovány hlukové limity, a to při různé výšce vedení trati vzhledem k terénu. Od takto

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 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.“

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, a proto byly v čl. [69b] a [69c] výroku 5aZÚR ÚK uloženy příslušné úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování o možnostech využití koridoru.

Vyjádření k posouzení vlivů terminálu Roudnice nad Labem a doloženému Akustickému posouzení jsou obsahem bodu a) odůvodnění rozhodnutí o této námitce (N 2) a odůvodnění části „A“ bodu 2. - str. 114 a 119.

Splnění konkrétních limitů stanovených předpisy na ochranu veřejného zdraví bude vyžadováno v dokumentaci pro umístění stavby nebo společného povolení včetně posouzení EIA.

### ii. k „ovzduší“

Splnění konkrétních podmínek zákona o ochraně ovzduší je, stejně jako u předpisů na ochranu veřejného zdraví, vyžadováno až v dokumentaci pro umístění stavby nebo společného povolení. V rámci vyhodnocení vlivů koncepce - koridoru pro umístění železniční trati, která bude kompletně elektrifikovaná, lze předpokládat vlivy spíše pozitivní, způsobené přechodem části objemu silniční dopravy na železnici. Negativní vlivy lze očekávat v průběhu výstavby, což SEA v kap. 6.5. “Hodnocení koridoru ŽD1”, uvádí. Trvalé vlivy na ovzduší nebyly zjištěny. Přesto bylo v rámci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru ŽD1-C navrženo



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

sledování kvality ovzduší a rozsah území s překročenými hygienickými limity hluku – viz tabulka na str. 185 SEA.

Terminál v Roudnici nad Labem nebyl předmětem návrhu aZÚR ÚK – viz předchozí bod. Řešení vlivů zvýšené silniční dopravy směrem k tomuto terminálu bude součástí dokumentace k umístění stavby nebo ke společnému povolení a posouzení EIA.

### iii. K „ochraně přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP)”

Podatelem uváděné vlivy, které budou seznatelné až ze stavebnětechnického řešení stavby a jejího konkrétního umístění v navrženém koridoru, nemohou být řešeny v rámci SEA, tedy vyhodnocení vlivů koncepce (5aZÚR ÚK). Zásahy do krajinného rázu a významných krajinných prvků mohou způsobit až konkrétní stavby, nikoli koridor pro jejich umístění. SEA vyhodnocuje předpokládané vlivy koncepce. Některé předpokládané vlivy lze kvantifikovat přesněji, jiné velmi obecně. Pokud intenzita vlivu závisí výlučně na technickém řešení, které není známo, může být předpoklad vlivů jen velmi obecný. Na to nemůže mít vliv ani skutečnost, že současně s pořízováním 5aZÚR ÚK oprávněný investor zveřejňuje další, podrobnější stupně dokumentace stavby. Stavební zákon v § 36 odst. 3 stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (jehož součástí je SEA) nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

### iv. Ke „kulturnímu dědictví, hmotnému majetku, zásahu do NKP Hora Říp”

V kap. 4. „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny“ SEA byla pro účely hodnocení provedena složková a prostorová analýza vlivů. Složková analýza identifikuje vlivy, které mohou být vyvolány naplňováním výroků (realizací a provozem stavby) 5aZÚR ÚK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých koridorů na posuzované složky životního prostředí. Prostorová analýza identifikuje vlivy vzniklé koncentrací koridorů navrhovaných v 5aZÚR ÚK a ploch a koridorů vymezených v platných ZÚR ÚK na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

Na základě vyhodnocení stávajícího stavu území a právě popsanych ploch a koridorů záměrů navrhovaných v 5aZÚR ÚK i vymezených v platných ZÚR ÚK a koexistence těchto jevů byly vymezeny dvě oblasti potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnicko. Tyto oblasti jsou schematicky zakresleny ve výkrese A6 – výkres synergických a kumulativních vlivů. V citované kap. 4. SEA je k oblasti K2 Litoměřicko - Roudnicko na str. 112 uvedeno: „V území v širším okolí jednotlivých variant koridoru VRT (cca 10 km od osy koridoru) jsou v platných ZÚR ÚK vymezeny koridory dopravní a technické infrastruktury. Již v současné době je území značně zatíženo zejména hlukem, emisemi z dopravy a dopady vysoké míry urbanizace daného území. Jedná se o území v blízkosti stávající dálnice D8, která v území vytváří velké předpoklady pro rozvoj zejména průmyslu nebo logistiky. Oblast K2 je součástí Rozvojové osy republikového významu OS2, kde se předpokládá oproti zbývajícím částem Ústeckého kraje intenzivnější rozvoj území.“ U textu, na obr. 71, je

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

do výřezu z výkresu kumulativních a synergických vlivů doplněn v textu popisovaný buffer 10 km od os koridorů VRT.

S podatelem namítaným neposouzením kumulativních a synergických vlivů v ochranném pásmu NKP Hora Říp tak nelze souhlasit. Kumulativní a synergické vlivy navrhovaného koridoru a jím zmiňované stávající silniční a železniční sítě na území Ústeckého kraje byly vyhodnoceny nejen v ochranném pásmu NKP Hora Říp, ale po celé délce koridoru, vedeného po povrchu, mimo tunely (viz oblasti K1 a K2).

Stávající zátěž území byla zjištěna z průběžně aktualizovaných územně analytických podkladů (ÚAP) a strategických hlukových map silniční a železniční dopravy Ministerstva zdravotnictví. Kumulativní a synergické vlivy pro koridor ŽD1-C jsou vyhodnoceny v tabulce na str. 185 kapitoly 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ SEA, a to včetně návrhu opatření a požadavků na rozhodování v navrženém koridoru z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí v kap. 8. a 11., následně propsaných do čl. [69b] a [69c] výroku 5aZÚR ÚK. Podrobně k vyhodnocení vlivů na životní prostředí viz argumentace Ua4 (str. 12).

Ve věci památkové ochrany NKP Hora Říp podatel odkazuje na jím citované stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru kultury a památkové péče k Územně technické studii VRT Praha – Litoměřice ze dne 28.1.2014 a dále upozorňuje na stanovisko Národního památkového ústavu, odborného pracoviště Ústí nad Labem „ke způsobu posuzování průchodu dálnice D8 a průchodu VRT Praha – Drážďany ochranným pásmem NKP Hory Říp“, které bylo k žádosti předsedy Koridoru D8, z.s., vydáno dne 19.1.2021 (v podání udáváno 28.1.2021).

Právní úpravu ochrany památek obsahuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (dále jen „památkový zákon“). Podle § 26 odst. 2 písm. c) tohoto zákona uplatňuje stanovisko při pořizování ZÚR/AZÚR Ministerstvo kultury (MK). Ministerstvu kultury je podřízena odborná organizace státní památkové péče (*pozn. Národní památkový ústav – NPÚ*), která pro orgány státní památkové péče zpracovává potřebné odborné podklady. Pro zajištění činností pro výkon státní památkové péče vytváří se souhlasem ministerstva kultury a po projednání s krajem krajská, popřípadě i další územní odborná pracoviště (střediska). (§ 25 odst. 2, § 32 odst. 2 písm. f) a odst. 3 památkového zákona).

Krajský úřad plní úkoly orgánu státní památkové péče pro národní kulturní památky, pokud nepřísluší Ministerstvu kultury nebo vládě České republiky. Při plnění svých úkolů se opírá o odbornou pomoc odborné organizace státní památkové péče. (§ 28 odst. 2 písm. a) a odst. 3 památkového zákona).

S odkazem na právě uvedené zákonné kompetence lze fakta z obou odkazovaných stanovisek shrnout následovně: Před účinností nového stavebního zákona (zákon č. 183/2006 Sb.) byla v Územním plánu velkého územního celku okresu Litoměřice (ÚP VÚC) vymezena územní rezerva pro vysokorychlostní trať. V té době nebyla jednoznačně stanovena povinnost vyžádat si k územní rezervě stanovisko dotčeného orgánu. Za účinnosti nového stavebního zákona (úč. od 1.1.2007) byl na základě „přechodných

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

ustanovení" koridor stávající územní rezervy, pod označením VRT-ZR1 beze změny převzat do prvních ZÚR; nepodléhal tedy novému projednání. V roce 2021, v reakci na státem přijatou politiku transevropské dopravní sítě TEN-T, pořídilo MMR aktualizaci PÚR č. 4. Zrušilo VRT jako územní rezervu a vymezilo trasu již jako návrhový koridor ŽD1, v souladu s nadnárodními zájmy dle mezinárodní smlouvy, s předpokladem dokončení do roku 2030. Generální ředitelství NPÚ ve svém odborném vyjádření k této aPÚR č. 4 požadovalo upozornit na možný střet s kulturními hodnotami a doporučilo MK požadovat, cit.: „*Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr tak, aby bylo minimalizováno narušení kulturních hodnot území.*“ V rámci vypořádání připomínek k aPÚR č. 4 MMR jako pořizovatel dokumentace v rámci mezirezortního připomínkování sdělil výkonnému orgánu MK, které připomínku doporučenou NPÚ uplatnilo, neakceptování požadavku, viz uvedený státní zájem TEN–T. Ve vyhodnocení z prosince 2020 uvedlo, že k ochraně hodnot dotčených území postačí obecná formulace již uvedená v kap. 5 Koridory a plochy dopravní infrastruktury, čl. 79, písmeno b) aPÚR č. 4 cit: „*minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území*“.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor kultury a památkové péče, se z titulu příslušného dotčeného orgánu v letech 2013 a 2014 dvakrát vyjadřoval k jednotlivým etapám přípravných projekčních prací na územně technické studii VRT Praha – Litoměřice, a to nesouhlasně – z důvodu nepřijatelného zásahu konstrukce trati a souvisejících staveb do tvárnosti krajiny v prostředí ochranného pásma NKP Hory Říp.

Ze skutečností, na které podatel odkazuje, je pro návrh 5aZÚR ÚK rozhodný fakt, že žádné z jím odkazovaných stanovisek nevydal dotčený orgán, který je příslušný k vydání stanoviska k návrhu 5aZÚR ÚK . Tím je v souladu s § 26 odst. 2 písm. c) památkového zákona Ministerstvo kultury. MK vydalo k veřejnému projednání 5aZÚR ÚK pro koridor ŽD1–A podmíněné souhlasné stanovisko, pro koridory ŽD1-B a ŽD1-C stanoviska nesouhlasná. V rámci jednání pořizovatele a MK dne 6.3.2023 (k vypořádání jeho stanoviska k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK) byly upřesněny některé skutečnosti a projednány a dohodnuty podmínky, při jejichž splnění v návrhu 5aZÚR ÚK Ministerstvo kultury souhlasí s každou z variant (doplnění územních podmínek v čl. [69b] odst. 1 výroku 5aZÚR ÚK ).

Vymezení koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, určeného pro následné umístění a realizaci stavby železniční trati a staveb souvisejících, nebude mít na NKP Hora Říp ani její ochranné pásmo žádný vliv. Předmětem ZÚR není technické řešení stavby a nelze ho ani předjímat, přitom potřeba a způsob eliminačních opatření se od technického řešení stavby odvíjí. Proto je pro eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů, které může způsobit v dalších fázích realizace nebo provoz stavby, v čl. [69b] odst. 1 písm. h) výroku 5aZÚR ÚK uložen úkol pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru: „*Vytvořit územní podmínky pro vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp“.*

Takto stanovený úkol je zároveň zcela souladný s § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR ani VVURÚ včetně SEA nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím).

Vliv návrhu 5aZÚR ÚK na hmotný majetek je podrobně popsán v argumentaci Ua3 (str. 10). 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, které 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, jednak 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 5aZÚR ÚK toto posoudit nelze.

### c. Ke „kompenzačním opatřením“

Zde podatel odkazuje na kapitolu A.7. - Nesprávně stanovené úkoly pro územní plánování (jelikož tuto kapitolu jeho podání neobsahuje, má zřejmě na mysli kap. A. 7. citovaného názvu z podání připomínek zapsaného spolku rozVRTaná krajina a námitek obcí v něm sdružených). Obecně k tomu uvádí, že konkrétní kompenzační opatření musí vycházet z reálné a pravdivé analýzy a hodnocení SEA, což se v daném případě bohužel nestalo – viz část odůvodnění „B“ - Připomínky k VVURÚ a SEA. Kromě vyjádření k části odůvodnění „A“, bod 7. odůvodnění námitky N 1 (str. 59) lze uvést následující:

Vycházejí z jednotlivých bodů části odůvodnění „B“ podání je třeba připomenout, 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 „koncepte“ (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 5aZÚR ÚK zveřejňuje další stupně projektové přípravy železniční tratě, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit. Stávající zátěž území pro potřeby posouzení



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 podatel 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, 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 5aZÚR ÚK, proto k námitkám podaným z titulu nesouhlasu s posouzením, vyhodnocením a eliminací jejich vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví nemůže být přihlédnuto. Podrobně viz argumentace Ua3 a Ua4 (str. 10 a 12).

K důvodům námitek k posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce (5aZÚR ÚK) 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 podatel požaduje (např. 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).

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. Podklady pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou uvedeny v odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“. 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 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 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.

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.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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. Námítka N 3 (obec Straškov – Vodochody)**

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

Sp. zn. KUUK/016295/2022/27  
Č.j. KUUK/182580/2022

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

Námítky Obce Straškov-Vodochody 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. 4 ve spojení s § 39 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022, sp. zn. KUUK/016295/2022/27 č. j. KUUK/182580/2022

#### **I. Procesní stav**

Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 věty druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 12. prosince 2022, sp. zn. KUUK/016295/2022/27 č. j. KUUK/182580/2022 oznámil veřejné projednání návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5. aZÚR ÚK“) a Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR, a vymezují 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).

Veřejné projednání se konalo dne 24. ledna 2023. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. do 31. ledna 2023 včetně.

Obec Straškov-Vodochody (dále jen „Obec“), IČ 00264431, Straškov 2, 411 84 Straškov-Vodochody, jako dotčená obec tímto podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ.

#### **II. Dotčení práv Obce**

Koridor ŽD1 vymezený v 5. aZÚR ÚK sice není veden na území Obce, ale prochází v těsné blízkosti katastrální hranice Obce, navíc je veden v souběhu s dálnicí D8, která již v současnosti má vliv na území Obce, přestože taktéž neleží na jejím katastru.

Obec je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem. Vymezení koridoru ŽD1 značně ovlivňuje život a zájmy občanů Obce.

#### **III. Vymezení území dotčeného námitkami**

Námítky Obce se týkají vymezení koridoru ŽD1 (v tomto území je veden jako invariantní).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### IV. Námitky

#### Námitka č.1

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody

b) Obsah námitky

Požadujeme doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry v území a zejména se stávajícími stavbami především souběžně vedenou dálnicí D8, železničními tratěmi č. 090 a č. 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem. Požadujeme na základě doplněného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů do návrhu 5.aZUR doplnit konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí.

c) Odůvodnění námitky

Celé vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na životní prostředí se zabývá pouze samotným záměrem a velmi obecně vyhodnocuje kumulativní a synergické vlivy. Např. uvádí, že realizací železniční tratě dojde ke snížení intenzity dopravy na silnicích a tím pádem ke snížení hlukové zátěže kolem těchto komunikací. S tímto názorem se neztotožňujeme, neboť možná dojde k přesunu některých cestujících ze stávajících automobilů do vlaků, ale naopak na některých silnicích dojde k nárůstu intenzity, neboť vzhledem k umístění terminálu u Roudnice n.L. se budou tyto cestující dopravovat k terminálu, kde zaparkují auta a přesednou na vlak, čímž dojde v celém regionu ke změně dopravních toků a intenzit dopravy na silničních tazích, což dokumentace vůbec nezohledňuje. Kumulativní a synergické vlivy nejsou dostatečně řešeny ani ve vztahu ke stávající dálnici D8.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ostatně požaduje i stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835, které výslovně požaduje cit: *„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 navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.“* Toto předložená dokumentace nesplnila.

#### Námitka č.2

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody

b) Obsah námitky

Obec nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle 5. aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže pro její obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

c) Odůvodnění námitky

Ve vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na životní prostředí (SEA) se uvádí mj. toto:

*PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Jednou z možností, jak zajistit snížení hlukové zátěže z dopravy je převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v navrhovaných koridorech lze očekávat, že protihluková opatření i vlastní stavebně technické řešení stavby bude zvoleno tak, aby celková hluková zátěž území a sídel byla snížena tak, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v okolí koridoru. Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, pravděpodobný vývoj hlukové situace v území by vedl ke zhoršování hlukové zátěže. Nerealizování 5aZÚR ÚK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi jejími negativními dopady (zejm. produkce emisí a hluk).*

Celé vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj uvádí, že realizací železniční tratě dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silniční síti a tím pádem ke snížení hlukové zátěže. S tímto názorem se neztotožňujeme, neboť možná dojde k přesunu některých cestujících ze stávajících automobilů do vlaků, ale naopak na některých silnicích dojde k nárůstu intenzity, neboť



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

vzhledem k umístění terminálu u Roudnice n.L. se budou tito cestující dopravovat k terminálu, kde zaparkují auta a přesednou na vlak, čímž dojde v celém regionu ke změně dopravních toků a intenzit dopravy na silničních tazích, což dokumentace vůbec nezohledňuje. A už vůbec není zohledněn stávající hluk z dálnice D8 a to, jak bude tato skutečnost ovlivňovat hluk z železniční trati.

Obec je přesvědčena, že 5. aZÚR ÚK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jejich obyvatel před těmito vlivy a veškerá opatření mají být řešena až v následujícím stupni. Přitom oprávněný investor nejenže zná směrové možnosti umístění trati, ale zná i výšková umístění a dokonce v tomto smyslu již zadal veřejnou zakázku, tj. veřejnou zakázku na umístění trati v koridoru územní rezervy, lze se tedy oprávněně domnívat, že vážné úkoly pro navazující dokumentace nebudou splněny.

### Námitka č.3

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody

b) Obsah námitky

Požadujeme do návrhu 5. aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru na Národní kulturní památku (NKP) Hora Říp, a to ve formě vedení železniční tratě minimálně v překrytém zářezu, případně tunelu, a ve formě pohledového odstínění dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp (jako kompenzační opatření za existenci terminálu VRT v jeho ochranném pásmu).

c) Odůvodnění námitky

Projednávaná dokumentace neřeší míru vlivu záměru na národní kulturní památku Hora Říp a její ochranné pásmo. V odůvodnění je v rámci naplňování republikových priorit územního plánování konstatováno toto:

*„Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru. Tyto úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“*

Stanovená opatření v rámci výrokové části 5.aZÚR jsou velmi obecná a neodpovídají významu národní kulturní památky Hora Říp.

### Námitka č.4

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody

b) Obsah námitky

Obec požaduje do návrhu 5. aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru ŽD1 (VRT Podřipsko) v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov a to ve formě vedení dráhy v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice.

c) Odůvodnění námitky

Výše 3 zmíněné obce se nacházejí v úzkém hrdle (zejména bottleneck - Vražkov a Straškov) a v případě výškového vedení dráhy ve stejné niveletě jako je současná niveleta dálnice D8 by byly velmi silně zasaženy dvěma liniovými stavbami s neakceptovatelnými kumulativními a synergickými vlivy. Povrchová varianta záměru (výškově jako dálnice D8) by měla zásadní

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

negativní dopady na pohodu života v obci a zhoršení životního prostředí v území. Tunelové řešení v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov zajistí nulový zábor zemědělských ploch a plné využití nadzemní části jednotlivých pozemků. Tunelové vedení zajistí minimalizaci vlivů záměru na zdraví obyvatel, ochranu životního prostředí a rozvoj obce. Již na úrovni ZUR lze vymezit části záměru, kde je povinné podpovrchové vedení.

### Námitka č.5

- a) **Vymezené území dotčené námitkou**  
k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody
- b) **Obsah námitky**  
Požadujeme v souvislosti se záměrem jako územně plánovací podklad zpracovat územní studii podle § 30 ve spojení s § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, pro ORP Roudnice nad Labem, která bude řešit záměr ŽD1, terminál Roudnice a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na územní studii VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.
- c) **Odůvodnění námitky**  
Vzhledem k tomu, že zatím žádná dokumentace neřešila komplexně vlivy na širší okolí plánované železniční trati, bylo by nanejvýš vhodné zpracovat pro toto území územní studii, která by vyhodnotila všechny vlivy a navrhla odpovídající opatření.

### Námitka č.6

- a) **Vymezené území dotčené námitkou**  
k.ú. Straškov, k.ú. Vodochody
- b) **Obsah námitky**  
Požadujeme doplnit do návrhu 5. aZÚR ÚK adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce
- c) **Odůvodnění námitky**  
V projednávané dokumentaci nejsou stanovena žádná konkrétní opatření k omezení negativních vlivů navrhovaného záměru ani žádná kompenzační opatření pro obce, které leží v těsné blízkosti záměru. Vše je odbýváno odkazem na měřítko zpracování dokumentace a na to, že v tomto měřítku nelze žádná konkrétní opatření stanovit. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí nebyla zpracována hluková studie, proto nemohla být stanovena konkrétní opatření, ale naproti tomu v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí je několikrát konstatováno, že realizací železniční tratě dojde ke snížení hlukové zátěže kolem silniční sítě a naopak nerealizací tohoto záměru by se tato hluková zátěž výrazně zvýšila. Dokumentace si tak v některých částech odporuje.

Podání těchto námitek schválila Rada obce Straškov-Vodochody dne 23.1.2023 svým usnesením č. 6/2023.

Ve Straškově dne 30. 1. 2023

**Ondřej Švec, Dis.**  
Podpis: Ondřej Švec, Dis.  
DN: cn=Ondřej Švec, Dis., o=CZ,  
ou=Obec Straškov-Vodochody,  
ou=01,  
email=ou@straskov-vodochody.cz  
Datum: 2023.01.30 15:00:36 +0100

Obec Straškov-Vodochody  
Ondřej Švec, starosta

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### Pozn.:

Správní území obce Straškov – Vodochody leží mimo vymezený koridor ŽD1. Sousedí s jeho invariantní částí, která je vedena trasou současně rušené územní rezervy VRT-ZR1.

### Námítka N 3:

1. Podatel požaduje doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy návrhu se stávající dálnicí D8, žel. tratěmi č. 090 a 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem a následně doplnit eliminační nebo kompenzační opatření.
2. Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle návrhu 5aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
3. Podatel požaduje do návrhu 5aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu návrhu na NKP Hora Říp vedením trati v zářezu, příp. tunelu, a pohledovým odstíněním dálnice D8 v ochranném pásmu NKP Hora Říp jako kompenzačního opatření za existenci terminálu VRT v jeho ochranném pásmu.
4. Podatel požaduje do návrhu 5aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru ŽD1 (VRT Podřipsko) v katastru obcí Mnetěš, Vražkov a Straškov vedením dráhy v tunelu, který by byl prodloužením tunelu Ledčice.
5. Podatel požaduje 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, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na ÚS VRT Podřipsko ve Středočeském kraji.
6. Podatel požaduje doplnit do návrhu 5aZÚR ÚK adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

### Rozhodnutí o námitce N 3:

Námítka **se zamítá.**

### Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 3:

#### Ad 1.

Koridor ŽD1 navrhlo, varianty vybralo a o aktualizaci ZÚR prostřednictvím Správy železnic, s.o., v souladu s čl. (83a) PÚR ČR požádalo Ministerstvo dopravy. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak pouze prověření a následné vymezení nevhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování ZÚR/AZÚR známy. Podatelem uváděné změny toků silniční dopravy, zejména zvýšení její intenzity směrem k budoucímu terminálu Roudnice nad Labem, tak nemohou být řešeny v rámci této 5aZÚR ÚK, ale nejdříve v územních plánech obcí, budou-li ze strany oprávněného investora poskytnuty potřebné podklady.

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem. 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – 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 5aZÚR ÚK zohledněn pouze prostřednictvím rozšíření návrhového koridoru v úseku Mnetěš 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. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak vymezení „prázdného pruhu území“, do kterého je možné následujícími postupy podle stavebního zákona umístit stavbu železniční tratě a staveb souvisejících. Stavba samotná, tedy ani stavba trati nebo předpokládaného terminálu Roudnice nad Labem součástí návrhu 5aZÚR ÚK není.

Jak bylo řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí a z tohoto úhlu pohledu je i posuzován. 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 5aZÚR ÚK, nemůže posuzovat vlivy způsobené záměry, které 5aZÚR ÚK neobsahuje. 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 projektové přípravy železniční tratě a terminálů, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit.

Kumulativní a synergické vlivy se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití návrhem vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Do kumulativních a synergických vlivů se zahrnují i vlivy zamýšlených záměrů v území, které jsou již známy. Takovým záměrem ale terminál v Roudnici n. L. není, neboť je jednou ze staveb, které je možné v navrhovaném koridoru následnými postupy podle stavebního zákona umístit. Jeho vlivy jsou v SEA vyhodnoceny jako součást koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, tedy jako předpokládaný vliv koridoru ŽD1-C.

Základním podkladem pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP) kraje. Další podklady k identifikaci a kvantifikaci konkrétních vlivů jsou uvedeny v příslušných kapitolách odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“. V daném případě je to kap. 3.11. „Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí“, v odstavcích „Hluk“ (str. 93) a „Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany veřejného zdraví (str. 98). Ve věci hlukové zátěže je zde odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>. Na str. 93 - 98 jsou samostatně pro silnice a pro železnice publikovány výřezy map hlukového ukazatele  $L_{dvn}$  a hlukového ukazatele  $L_n$ . 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.

Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů je předmětem kap. 6.2. SEA na str. 127 a násl. s tím, že návrh případných kompenzačních opatření je jakožto součást podmínek pro uplatnění koncepce uveden v kapitolách 8. a 11.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ je k ochraně před vlivy hluku (včetně kumulativních) uvedeno: *„Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a 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.“* (...) *„Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda).“*

V kap. 8. SEA (str. 194 a násl.) byla pro eliminaci nebo minimalizaci těchto vlivů u koridoru var. ŽD1-C následně navržena opatření pro územně plánovací činnost, konkrétně prostorové opatření *„zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“*. V kap. 11. SEA je vyhodnoceno, jakým způsobem byl požadavek SEA promítnut do návrhu (posuzovatel SEA průběžně spolupracoval se zpracovatelem návrhu AZÚR). Prostorové opatření *„Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.*

*Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.*

*Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí - viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].“*

Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090 a 096 tak byla zohledněna; byla mj. i důvodem pro vymezení jedné ze dvou oblastí potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K2 „Litoměřicko – Roudnicko“ (str. 112 SEA a výkres č. A.6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“. Pro předcházení nebo snížení předpokládaných negativních vlivů návrhu (koridoru) v dalších fázích územně plánovacího postupu byla do návrhu 5aZÚR ÚK zapracována příslušná opatření. MŽP vydalo 23.8.2023 k návrhu 5aZÚR ÚK včetně vyhodnocení SEA a naturového posouzení souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: MZP/2023/710/2544. Podrobně k vyhodnocení SEA viz argumentace Ua4. Dopady stavby

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele se věnuje argumentace Ua 3 (str. 10). Z uvedených důvodů byla námitka N 3/1 zamítnuta.

### Ad 2.

Veškeré aspekty a souvislosti koncepce rychlých železničních spojení byly v době její přípravy podrobně řešeny 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. kapitola „Dekarbonizace mobility“ na str. 16. popisuje, ze kterých mezinárodních dokumentů a závazků promítnutých dále do vnitrostátních dokumentů vychází, jakým způsobem je naplňuje a do kdy mají být 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. Hlavním dokumentem, který pravděpodobně 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.

Ve vztahu k 5aZÚR ÚK je třeba připomenout, že v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí se posuzuje koncepce jako celek, v daném případě se tedy posuzují vlivy navrženého koridoru v celé jeho délce na území Ústeckého kraje. V některých částech koridoru tak může po zprovoznění trati dojít k významnému poklesu dopravy (osobní nebo i nákladní), v jiných částech nikoliv.

Rozdíl mezi předpokládanými vlivy navrhovaného koridoru a vlivy konkrétní stavby trati a staveb souvisejících na životní prostředí včetně veřejného zdraví byl popsán v předchozím bodě. Ochranu před předpokládanými negativními vlivy stavby, která dosud není konkretizována, lze cestou územního plánování, konkrétně v 5aZÚR ÚK, zajistit pouze uložením úkolů, které mají být provedeny ve fázích, ve kterých budou předmětem řešení. 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. Tuto dikci zákona nemůže změnit ani skutečnost, že oprávněný investor zároveň disponuje i podrobnější dokumentací některých staveb.

Na obyvatele, stejně tak na nemovitosti, nemůže mít návrh 5aZÚR ÚK (vymezení „prázdného pruhu území“) žádný konkrétní dopad (podrobně viz argumentace Ua3 – str. 10). Konkrétní dopady může mít až konkrétní stavba. Dokumentace k umístění takové stavby nebo jejímu společnému povolení podléhá posouzení EIA. V postupech (řízení), která mohou mít konkrétní dopady na životní prostředí nebo občany, zajišťují ochranu před negativními vlivy stavby dotčené orgány pověřené k tomu zvláštními zákony, a to bez ohledu na to, zda v 5aZÚR ÚK byly či nebyly uloženy jakékoliv podmínky. Ze shora uvedených důvodů byla námitka N 3/2 zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 3.

Návrh koridoru ŽD1-C zasahuje do vnějšího ochranného pásma NKP Hora Říp, avšak vymezení koridoru, tedy „prázdného pruhu území“, určeného pro následné umístění a realizaci stavby železniční trati a staveb souvisejících, nebude mít na NKP Hora Říp ani na její ochranné pásmo žádný vliv. Předmětem ZÚR není technické řešení stavby a nelze ho ani předjímat, přitom potřeba a způsob eliminačních opatření se od technického řešení stavby odvíjí. Proto je pro eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů, kteřé může způsobit v dalších fázích realizace nebo provoz stavby, v čl. [69b] odst. 1 písm. h) výroku 5aZÚR ÚK uložen úkol pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru: „*Vytvořit územní podmínky pro vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp*“. Zároveň je třeba připomenout, že v dalších fázích územního plánování, zejména k dokumentaci k územnímu řízení nebo společnému povolení (včetně EIA), se bude dotčený orgán na úseku památkové ochrany vyjadřovat znovu, a to již ke konkrétnímu řešení střetu konkrétně navržené stavby s ochranným pásmem NKP Hora Říp.

Úkol, stanovený v čl. [69b] odst. 1 písm. h) výroku 5aZÚR ÚK je souladný s § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR ani VVURÚ včetně SEA nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím) i s dohodou pořizovatele s Ministerstvem kultury ze dne 6.3.2023 k vypořádání jeho stanoviska k veřejnému projednání návrhu 5aZÚR ÚK. Námitka N 3/3 proto byla zamítnuta.

### Ad 4.

Předmětem 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK 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 5aZÚR ÚK (realizace záměru) bude spojeno s některými významně negativními vlivy. K jejich eliminaci či minimalizaci byly v 5aZÚR ÚK 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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), 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.

Námítka N 3/4 byla zamítnuta.

### Ad 5.

Podatelé požadují zpracování územní studie (ÚS) pro ORP Roudnice nad Labem jako územně plánovacího podkladu, který by řešil záměr VRT, terminál Roudnice nad Labem a související vazby v území (z pohledu dopravního, urbanistického, socioekonomického a environmentálního) v návaznosti na ÚS VRT Podřipsko ve Středočeském kraji, a to z důvodu, že zatím žádná dokumentace neřešila komplexní vlivy na širší okolí a nenavrhla odpovídající opatření.

Účelem ÚS pořizované podle stavebního zákona je ověření možností a podmínek 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 pořízení ÚS podmiňuje rozhodování v ploše nebo koridoru, vymezeném v ÚPD. V těchto plochách a koridorech není možné rozhodovat, dokud není ÚS pořízena 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 pořízení ÚS může být uloženo v ÚPD, ale pořizovatel ji může pořídit také z vlastního nebo jiného podnětu. V ZÚR může být uložena povinnost zpracovat ÚS pouze jako podklad pro změnu ve využití území (ve vybraném koridoru), nikoliv pro rozhodování v území (to lze v ZÚR pouze uložením 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 argumentace Ua 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.

Lze shrnout, 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 pořízena, má smysl až v okamžiku, kdy bude alespoň přibližně známo technické řešení tratě ŽD1.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 souladu se stavebním zákonem nemůže být pořízení 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, následně pořídit i úřad územního plánování Roudnice nad Labem. Případně následné pořízení nebo nepořízení požadované ÚS tak nesouvisí s pořizováním 5aZÚR ÚK.

Ze shora uvedených důvodů byla námitka N 3/5 zamítnuta.

Nad rámec odůvodnění rozhodnutí o námitce je třeba uvést, 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 6.

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru, „prázdného pruhu území“ šíře 100 – 1200 m, pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotná. Technické řešení tratě nelze v tomto okamžiku předjímat. Přesné umístění v navrženém koridoru a konkrétní 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, a to již konkrétního záměru (EIA).

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, 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.

V daném případě se v 5aZÚR ÚK vymezuje koridor, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Stavebně technické řešení ani konkrétní umístění těchto staveb v navrženém koridoru není známo a nelze ho ani předjímat. V SEA se, obecně, vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce, v tomto případě návrhu 5aZÚR ÚK, což je již zmiňovaný „prázdný“ koridor pro budoucí umístění železniční tratě. Je evidentní, že dopad na jednotlivé složky životního prostředí včetně veřejného zdraví bude mít až tzv. uplatnění koncepce, v tomto případě realizace a provoz tratě a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, způsob jejich realizace i následný provoz může být řešen až v dokumentaci k umístění stavby nebo společnému povolení. Vlivy těchto staveb a činností budou předmětem posouzení záměru na životní prostředí včetně veřejného zdraví (EIA). Ve vyhodnocení SEA jsou tyto vlivy budoucí stavby, pro kterou je koridor vymezován, posuzovány jako vlivy uplatnění koncepce a identifikovány a kvantifikovány odborným odhadem posuzovatele SEA s odborným vzděláním a příslušnou autorizací MŽP (podrobně viz argumentace Ua4). Existence a intenzita těchto budoucích předpokládaných vlivů stavby a jejího provozu je přímo závislá na konkrétním řešení – viz výše, které se zase odvíjí od geologických a hydrogeologických průzkumů atp., ale také na technické úrovni jak železničních vozidel, tak např. protihlukových opatření, aktuální v době projektování stavby a posuzování EIA.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Podatelem „požadovaná“ hluková studie je podkladem až k dokumentaci k umístění konkrétní stavby. K návrhu 5aZÚR ÚK (včetně SEA) byly s ohledem na měřítko a podrobnost (§ 36 odst. 3 stavebního zákona) použity územně analytické podklady (ÚAP) a strategické hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví. Podrobně viz odůvodnění rozhodnutí této námítky N 3 - Ad 1.

Předpoklad snížení stávající hlukové zátěže v okolí silniční sítě přechodem části silniční dopravy na železnici systému rychlých spojení vychází z materiálu MD čj. 493/17, části III, schváleného vládou jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení. Podrobně viz odůvodnění rozhodnutí této námítky N 3 – Ad 2.

Z výše uvedených důvodů byla eliminační a minimalizační opatření navržena v podobě odpovídající obecnosti 5aZÚR ÚK a zejména skutečnosti, že vymezený „prázdný pruh území“, který je výsledkem 5aZÚR ÚK nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty bude mít až stavba konkrétního stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Proto jsou eliminační a minimalizační opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. K tomu podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10). 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 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.“

Navržená eliminační a minimalizační opatření odpovídají míře obecnosti a měřítku ZÚR. K návrhu 5aZÚR ÚK (včetně vyhodnocení SEA) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Námitka N 3/6 tak byla zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. **Námítka N 4** (obec Černouček)

#### **Krajský úřad Ústeckého kraje**

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

Sp. zn. KUUK/016295/2022/27  
Č.j. KUUK/182580/2022

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

#### **Námítky Obce Černouček 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. 4 ve spojení s § 39 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022, sp. zn. KUUK/016295/2022/27 č. j. KUUK/182580/2022

Veřejné projednání se konalo dne 24. ledna 2023. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. do 31. ledna 2023 včetně.

Obec Černouček (dále jen „Obec“), jako dotčená obec tímto podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ.

**Obec Černouček schválila podání níže uvedených námitek svým usnesením č 9/1/2023 ze dne 30.1.2023 ne 3. veřejném zastupitelstvu ZO 3/2023.**

Návrh usnesení ZO ve věci návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5.AZUR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.AZUR ÚK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).

Návrh usnesení:

- I. Zastupitelstvo obce schvaluje podání námítky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5.AZUR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.AZUR ÚK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) v tomto znění:

*Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součástí systému rychlých spojení. 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.*

- II. *Požadujeme zpracovat s níže uvedenými námítkami:*

Vymezení území dotčeného námítkami :

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Námítky Obce se týkají vymezení koridoru ŽD1 (v tomto území je veden jako invariantní).

### Námítky:

#### Námítka č.1

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Černouček

b) Obsah námítky

Požadujeme do návrhu 5. aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu záměru na Národní kulturní památku (NKP) Hora Říp, a to ve formě vedení VRT v překrytém zářezu, případně tunelu v ochranném pásmu NKP Hora Říp. Zaústit VRT do tunelu v katastru obce se nám jeví jako nezbytné i vzhledem k tomu, že se Obec primárně obává hluku z rázových vln při výjezdu z tunelu Ledčice. Z dostupné dokumentace není zřejmá přesná poloha výjezdu z tunelu vůči naší obci. Obec Černouček doporučuje prodloužit výjezd z tunelu až za hranice katastru obce.

c) Odůvodnění námítky

Projednávaná dokumentace neřeší míru vlivu záměru na národní kulturní památku Hora Říp a její ochranné pásmo. V odůvodnění je v rámci naplňování republikových priorit územního plánování konstatováno toto:

*„Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru. Tyto úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“*

*Dále vyhodnocení vlivu rázových vln se nezdá být v projednávané dokumentaci dostatečně zapracováno.*

Stanovená opatření v rámci výrokové části 5.aZÚR jsou velmi obecná a neodpovídají významu národní kulturní památky Hora Říp.

#### Námítka č.2

a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Černouček

b) Obsah námítky

Požadujeme doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry v území a zejména se stávajícími stavbami především souběžně vedenou dálnicí D8, železničními tratěmi č. 090 a č. 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem. Požadujeme na základě doplněného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů do návrhu 5.aZÚR doplnit konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí.

c) Odůvodnění námítky

Celé vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na životní prostředí se zabývá pouze samotným záměrem a velmi obecně vyhodnocuje kumulativní a synergické vlivy. Např. uvádí, že realizací železniční tratě dojde ke snížení intenzity dopravy na silnicích a tím pádem ke snížení hlukové zátěže kolem těchto komunikací. S tímto názorem se neztotožňujeme, neboť se dá očekávat, že dojde k přesunu některých cestujících ze stávajících automobilů do vlaků, alei naopak na některých silnicích dojde k nárůstu



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

intenzity dopravy, neboť vzhledem k umístění terminálu u Roudnice n.L. se budou tito cestující dopravovat k terminálu, ke kterému budou přijíždět skrze naši obec. Tedy dojde ke změně dopravních toků a intenzit dopravy na silničních tazích, což dokumentace vůbec nezohledňuje. Kumulativní a synergické vlivy nejsou dostatečně řešeny ani ve vztahu ke stávající dálnici D8.

### Námitka č.3

#### a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Černouček

#### b) Obsah námitky

Obec nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle 5. aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže pro její obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

#### c) Odůvodnění námitky

Ve vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na životní prostředí (SEA) se uvádí mj. toto:

*PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Jednou z možností, jak zajistit snížení hlukové zátěže z dopravy je převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v navrhovaných koridorech lze očekávat, že protihluková opatření i vlastní stavebně technické řešení stavby bude zvoleno tak, aby celková hluková zátěž území a sídel byla snížena tak, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v okolí koridoru. Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, pravděpodobný vývoj hlukové situace v území by vedl ke zhoršování hlukové zátěže. Nerealizování 5aZÚR ÚK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi jejími negativními dopady (zejm. produkce emisí a hluk).*

Celé vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj uvádí, že realizací železniční tratě dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silniční síti a tím pádem ke snížení hlukové zátěže. S tímto názorem se neztotožňujeme, neboť možná dojde k přesunu některých cestujících ze stávajících automobilů do vlaků, ale naopak na některých silnicích dojde k nárůstu intenzity, neboť vzhledem k umístění terminálu u Roudnice n.L. se budou tito cestující dopravovat k terminálu, kde zaparkují auta a přesednou na vlak, čímž dojde v celém regionu ke změně dopravních toků a intenzit dopravy na silničních tazích, což dokumentace vůbec nezohledňuje. A už vůbec není zohledněn stávající hluk z dálnice D8 a to, jak bude tato skutečnost ovlivňovat hluk z železniční trati.

Obec je přesvědčena, že 5. aZÚR ÚK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jejich obyvatel před těmito vlivy a veškerá opatření mají být řešena až v následujícím stupni. Přitom oprávněný investor nejenže zná směrové možnosti umístění trati, ale zná i výšková umístění a dokonce v tomto smyslu již zadal veřejnou zakázku, tj. veřejnou zakázku na umístění trati v koridoru územní rezervy, lze se tedy oprávněně domnívat, že vágní úkoly pro navazující dokumentace nebudou splněny.

### Námitka č.4

#### a) Vymezené území dotčené námitkou

k.ú. Černouček

#### b) Obsah námitky

Požadujeme doplnit do návrhu 5. aZÚR ÚK adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce

#### c) Odůvodnění námitky

V projednávané dokumentaci nejsou stanovena žádná konkrétní opatření k omezení negativních vlivů navrhovaného záměru ani žádná kompenzační opatření pro obce, které leží v těsné blízkosti záměru. Vše je odbýváno odkazem na měřítko zpracování dokumentace a na to, že v tomto měřítku nelze žádná konkrétní opatření stanovit. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí nebyla zpracována hluková studie,

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

proto nemohla být stanovena konkrétní opatření, ale naproti tomu v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí je několikrát konstatováno, že realizací železniční tratě dojde ke snížení hlukové zátěže kolem silniční sítě a naopak nerealizací tohoto záměru by se tato hluková zátěž výrazně zvýšila. Dokumentace si tak v některých částech odporuje.

**Zastupitelstvo obce ukládá starostce obce vypracování odůvodnění námítky a podání námítky na Krajský úřad Ústeckého kraje ve lhůtě do 31.1.2023.**

### **Důvodová zpráva:**

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 a vyhodnocení vlivů 5. AZÚR na udržitelný rozvoj území pořizované zkráceným postupem dle § 42a odst. 1 stavebního zákona koná veřejné projednání.

Předmětem návrhu 5. AZÚR, 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“).

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 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.

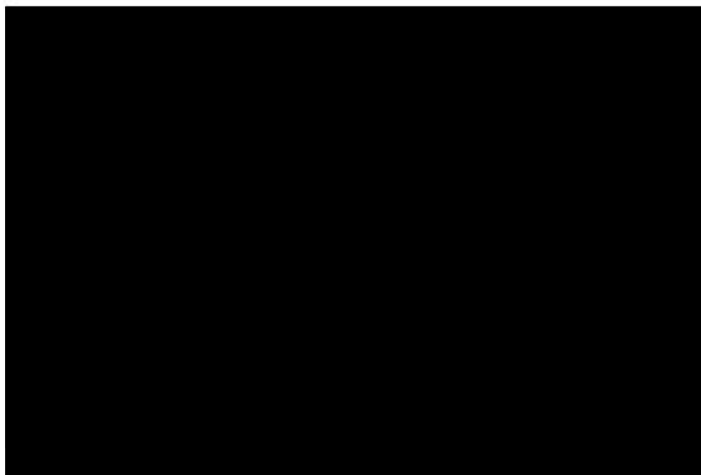
Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly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

Aktuální návrh 5. AZÚR 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. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 zastavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.).



### Pozn.:

Správní území obce Černouček leží mimo vymezený koridor ŽD1. Sousedí s jeho invariantní částí, která je od hranice se Středočeským krajem vedena trasou současně rušené územní rezervy VRT-ZR1.

Nad rámec textu v podání odkazovaného usnesení zastupitelstva byly za námitky považovány všechny níže uvedné body, očíslované dle podání obce.

### Námítka N 4:

- I. [bod I. byl kvůli přehlednosti odůvodnění námitky rozdělen do podbodů a) – c)]
- a) Podatel nesouhlasí s textovým i grafickým vymezením koridoru ŽD1 ve variantě C.
  - b) Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru jako veřejně prospěšné stavby.
  - c) Podatel nesouhlasí s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace a s opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů na základě návrhu 5aZÚR ÚK
1. Podatel požaduje do návrhu 5aZÚR ÚK zapracovat dodatečná opatření k minimalizaci vlivu návrhu na NKP Hora Říp vedením trati v zářezu, příp. tunelu v celé délce ochranného pásma, ukončeného až za hranicí katastru obce, a to z důvodu eliminace podatelem předpokládaných rázových vln z tunelu Ledčice.
  2. Podatel požaduje doplnit a řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy návrhu se stávající dálnicí D8, žel. tratěmi č. 090 a 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem a následně doplnit eliminační nebo kompenzační opatření.
  3. Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle návrhu 5aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
  4. Podatel požaduje doplnit do návrhu 5aZÚR ÚK adekvátní kompenzační opatření pro dotčené obce.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 o námitce N 4:**

Námitka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 4:**

#### Ad I.a)

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 (v invariantní části trasy, tedy i ve var. „C“). V části podání, označené „důvodová zpráva“ odkazuje na, dle jeho názoru, vyhovující trasu stávající územní rezervy VRT-ZR1 v ZÚR ÚK, která je zanesena v územních plánech obcí, obce ji respektují a rozvíjejí se mimo plánovaný koridor. Na „úrovni územního plánování“ že je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať; od stabilizované trasy koridoru že se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru územní rezervy, dle názoru podatele, nejsou.

K nesouhlasu s vymezením koridoru ŽD1 - C je třeba uvést, že usnesením č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR vláda schválila zcela nový, investičně i provozně 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 propšána do politiky územního rozvoje ČR (PÚR) - viz odůvodnění aktualizace 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 zásad územního rozvoje (ZÚR) za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT-ZR1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa, včetně trasy v koridoru územní rezervy VRT-ZR1, by byla v rozporu s PÚR (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR – str. 4).

K trase stávající územní rezervy VRT-ZR1 a možnosti se od ní později odchýlit je třeba uvést, 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 je třeba odkázat 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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. V daném případě stát upustil od původní koncepce vysokorychlostních tratí, jejíž součástí měla být vysokorychlostní trať ZR-1, pro jejíž ochranu byla územní rezerva zřízena. Pro novou koncepci rychlých železničních spojení koridor územní rezervy VRT-ZR1 nelze využít, proto ji stát prostřednictvím oprávněného investora požaduje zrušit.

Domněnka, že od územní rezervy se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru tak nemá oporu v právních předpisech.

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 nesouhlasu s vymezením koridoru z právě citovaných důvodů proto nebylo možné přihlížet a námitku N 4 I.a) tak nezbylo než zamítnout.

### Ad I.b)

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR mj. „*vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu..., zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby...*“. 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. 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 argumentace Ua2.

Označení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK jako koridoru „pro umístění veřejně prospěšné stavby“ je v souladu jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o dráhách. Jelikož podle zákona o dráhách je stavba dráhy celostátní i regionální veřejně prospěšná, nelze zvažovat varianty, zda bude v návrhu 5aZÚR ÚK koridor vymezen pro umístění VPS, či zda bude vymezen „jako běžný koridor“, tj. pro stavbu zvláštními zákony neoznačenou za veřejně prospěšnou. Pouze ve druhém případě by záleželo na návrhu pořizovatele a vůli zastupitelstva, zda koridor bude či nebude určen pro umístění VPS. Jednalo by se o případy, kdy je záměr prioritní z hlediska zájmů kraje a občanů kraje, ovšem zvláštní zákony ho za veřejně prospěšný, případně zřizovaný ve veřejném zájmu, neoznačují.

Označení koridoru ŽD1 jako koridoru pro VPS vyplývá přímo ze zákona. Nezávisí na vůli pořizovatele ani na rozhodnutí zastupitelstva, proto nezbylo než námitku N 4 I.b) zamítnout.

### Ad I.c)

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 pouze opatření prostorová a projektová. Tato opatření byla zpracována 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 popsána až do textové části 5aZÚR ÚK, zejména do čl. [69b] a [69c] výroku. Podrobně viz argumentace Ua 4 (str.12).

Posouzení SEA k takto zpracovanému návrhu 5aZÚR ÚK (včetně uložených kompenzačních opatření) potvrdilo MŽP svým souhlasným stanoviskem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaným dne 23.8.2023. Námitka N 4 I.c) proto byla zamítnuta.

### Ad II.1.

Návrh koridoru ŽD1-C zasahuje do vnějšího ochranného pásma NKP Hora Říp, avšak vymezení koridoru, tedy „prázdného pruhu území“, určeného pro následné umístění a realizaci stavby železniční trati a staveb souvisejících, nebude mít na NKP Hora Říp ani na její ochranné pásmo žádný vliv. Předmětem ZÚR není technické řešení stavby a nelze ho ani předjímat, přitom potřeba a způsob eliminačních opatření se od technického řešení stavby odvíjí. Proto je pro eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů, které může způsobit v dalších fázích realizace nebo provoz stavby, v čl. [69b] odst. 1 písm. h) výroku 5aZÚR ÚK uložen úkol pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru: „*Vytvořit územní podmínky pro vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp*“. Zároveň je třeba připomenout, že v dalších fázích územního plánování, zejména k dokumentaci k územnímu řízení nebo společnému povolení (včetně EIA), se bude dotčený orgán na úseku památkové ochrany vyjadřovat znovu, a to již ke konkrétnímu řešení střetu konkrétně navržené stavby s ochranným pásmem NKP Hora Říp.

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru šíře 100 – 1200 m pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotná. Technické řešení tratě nelze v tomto okamžiku předjímat.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Pro možnost posouzení navrhovaných koridorů v rámci ZÚR (zejména na udržitelný rozvoj území včetně SEA) bylo však nutné investorem ze stavebnětechnických důvodů 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. To se teoreticky může týkat jak NKP Hora Říp, tak podatelem obávané hlukové zátěže vlivem tunelu Ledčice na obyvatele obce Černouček.

Podateli 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. Pokud by z posouzení EIA vyplynulo, že negativní vlivy záměru nelze eliminovat jinak než podpovrchovým vedením trati, bylo by věci 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.

Podrobně k dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele viz argumentace Ua3 (str. 10).

Na základě shora uvedených důvodů nezbylo než námitku N 4 II.1. zamítnout.

### Ad II.2.

Koridor ŽD1 navrhlo, varianty vybralo a o aktualizaci ZÚR prostřednictvím Správy železnic, s.o., v souladu s čl. (83a) PÚR ČR požádalo Ministerstvo dopravy. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak pouze prověření a následné vymezení nevhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování 5aZÚR ÚK známy. Podatelem uváděné změny toků silniční dopravy, zejména zvýšení její intenzity směrem k budoucímu terminálu Roudnice nad Labem, tak nemohou být řešeny v rámci 5aZÚR ÚK, ale nejdříve v územních plánech obcí, budou-li ze strany oprávněného investora poskytnuty potřebné podklady.

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem. 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.

Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN, včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

(RS)“. Terminál v Roudnici nad Labem je v 5aZÚR ÚK 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. Předmětem AZÚR je tak vymezení „prázdného pruhu území“, do kterého je možné následujícími postupy podle stavebního zákona umístit stavbu železniční tratě a staveb souvisejících. Stavba samotná, tedy ani stavba trati nebo předpokládaného terminálu Roudnice nad Labem součástí návrhu 5aZÚR ÚK není.

Jak bylo řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí a z tohoto úhlu pohledu je i posuzován. 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 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 5aZÚR ÚK zveřejňuje další stupně projektové přípravy železniční tratě a terminálů, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit.

Kumulativní a synergické vlivy se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití návrhem vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Do kumulativních a synergických vlivů se zahrnují i vlivy zamýšlených záměrů v území, které jsou již známy. Takovým záměrem ale terminál v Roudnici n. L. není, neboť je jednou ze staveb, které je možné v navrhovaném koridoru následnými postupy podle stavebního zákona umístit. Jeho vlivy jsou v SEA vyhodnoceny jako součást koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, tedy jako předpokládaný vliv koridoru ŽD1-C.

Základním podkladem pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP) kraje. Další podklady k identifikaci a kvantifikaci konkrétních vlivů jsou uvedeny v příslušných kapitolách odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“. V daném případě je to kap. 3.11. „Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí“, v odstavcích „Hluk“ (str. 93) a „Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany veřejného zdraví“ (str. 98). Ve věci hlukové zátěže je zde odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>. Na str. 93 - 98 jsou samostatně pro silnice a pro železnice publikovány výřezy map hlukového ukazatele  $L_{dvn}$  a hlukového ukazatele  $L_n$ . 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.

Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů je předmětem kap. 6.2. SEA na str. 127 a násl. s tím, že návrh případných kompenzačních opatření je jakožto součást podmínek pro uplatnění koncepce uveden v kapitolách 8. a 11. V kap. 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ je k ochraně před vlivy hluku (včetně kumulativních) uvedeno: „*Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a 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.*



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění tratí), 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.“ (...) „Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda).“*

V kap. 8. SEA (str. 194 a násl.) byla pro eliminaci nebo minimalizaci těchto vlivů u koridoru var. ŽD1-C následně navržena opatření pro územně plánovací činnost, konkrétně prostorové opatření „zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“. V kap. 11. SEA je vyhodnoceno, jakým způsobem byl požadavek SEA promítnut do návrhu (posuzovatel SEA průběžně spolupracoval se zpracovatelem návrhu AZÚR). Prostorové opatření „Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

*Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.*

*Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí - viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].“*

Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090 a 096 tak byla zohledněna; byla mj. i důvodem pro vymezení jedné ze dvou oblastí potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K2 „Litoměřicko – Roudnicko“ (str. 112 SEA a výkres č. A.6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“. Pro předcházení nebo snížení předpokládaných negativních vlivů návrhu (koridoru) v dalších fázích územně plánovacího postupu byla do návrhu 5aZÚR ÚK zapracována příslušná opatření. MŽP vydalo 23.8.2023 k návrhu 5aZÚR ÚK včetně vyhodnocení SEA a naturového posouzení souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: MZP/2023/710/2544. Podrobně k vyhodnocení SEA viz argumentace Ua4. Dopady stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele se věnuje argumentace Ua 3 (str. 10).

Námítka N 4 II.2. byla ze shora uvedených důvodů zamítnuta.

### Ad II.3.

Veškeré aspekty a souvislosti koncepce rychlých železničních spojení byly v době její přípravy podrobně řešeny na úrovni ministerstev. Výsledek byl předložen vládě ve formě materiálu „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, předloženého

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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. kapitola „Dekarbonizace mobility“ na str. 16. popisuje, ze kterých mezinárodních dokumentů a závazků promítnutých dále do vnitrostátních dokumentů vychází, jakým způsobem je naplňuje a do kdy mají být 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. Hlavním dokumentem, který pravděpodobně 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.

Ve vztahu k 5aZÚR ÚK je třeba připomenout, že v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí se posuzuje koncepce jako celek, v daném případě se tedy posuzují vlivy navrženého koridoru v celé jeho délce na území Ústeckého kraje. V některých částech koridoru tak může po zprovoznění trati dojít k významnému poklesu dopravy (osobní nebo i nákladní), v jiných částech nikoliv.

Rozdíl mezi předpokládanými vlivy navrhovaného koridoru a vlivy konkrétní stavby trati a staveb souvisejících na životní prostředí včetně veřejného zdraví byl popsán v předchozím bodě. Ochrana před předpokládanými negativními vlivy stavby, která dosud není konkretizována, lze cestou územního plánování, konkrétně v 5aZÚR ÚK, zajistit pouze uložením úkolů, které mají být provedeny ve fázích, ve kterých budou předmětem řešení. 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. Tuto dikci zákona nemůže změnit ani skutečnost, že oprávněný investor zároveň disponuje i podrobnější dokumentací některých staveb.

Na obyvatele, stejně tak na nemovitosti, nemůže mít návrh 5aZÚR ÚK (vymezení „prázdného pruhu území“) žádný konkrétní dopad (podrobně viz argumentace Ua3 – str. 10). Konkrétní dopady může mít až konkrétní stavba. Dokumentace k umístění takové stavby nebo jejímu společnému povolení podléhá posouzení EIA. V postupech (řízení), která mohou mít konkrétní dopady na životní prostředí nebo občany, zajišťují ochranu před negativními vlivy stavby dotčené orgány pověřené k tomu zvláštními zákony, a to bez ohledu na to, zda v 5aZÚR ÚK byly či nebyly uloženy jakékoliv podmínky.

Ze shora uvedených důvodů byla námitka N 4 II.3. zamítnuta.

### Ad II.4.

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru, „prázdného pruhu území“ šíře 100 – 1200 m, pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotná. Technické řešení tratě nelze v tomto okamžiku předjímat. Přesné umístění v navrženém koridoru a konkrétní technické řešení železniční trati a souvisejících staveb, včetně opatření, která by

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

měla případným negativním vlivům stavby bránit, bude až předmětem dokumentace k územnímu řízení a nového posouzení vlivů na životní prostředí, a to již konkrétního záměru (EIA).

ZÚR jsou koncepčním dokumentem. 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, 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.

V daném případě se v 5aZÚR ÚK vymezuje koridor, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Stavebně technické řešení ani konkrétní umístění těchto staveb v navrženém koridoru není známo a nelze ho ani předjímat. V SEA se, obecně, vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce, v tomto případě návrhu 5aZÚR ÚK, což je již zmiňovaný „prázdný“ koridor pro budoucí umístění železniční tratě. Je evidentní, že dopad na jednotlivé složky životního prostředí včetně veřejného zdraví bude mít až tzv. uplatnění koncepce, v tomto případě realizace a provoz tratě a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, způsob jejich realizace i následný provoz může být řešen až v dokumentaci k umístění stavby nebo společnému povolení. Vlivy těchto staveb a činností budou předmětem posouzení záměru na životní prostředí včetně veřejného zdraví (EIA). Ve vyhodnocení SEA jsou tyto vlivy budoucí stavby, pro kterou je koridor vymezován, posuzovány jako vlivy uplatnění koncepce a identifikovány a kvantifikovány odborným odhadem posuzovatele SEA s odborným vzděláním a příslušnou autorizací MŽP (podrobně viz argumentace Ua4). Existence a intenzita těchto budoucích předpokládaných vlivů stavby a jejího provozu je přímo závislá na konkrétním řešení – viz výše, které se zase odvíjí od geologických a hydrogeologických průzkumů atp., ale také na technické úrovni jak železničních vozidel, tak např. protihlukových opatření, aktuální v době projektování stavby a posuzování EIA.

Předpoklad snížení stávající hlukové zátěže v okolí silniční sítě přechodem části silniční dopravy na železnici systému rychlých spojení vychází z materiálu MD čj. 493/17, části III, schváleného vládou jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení. Podrobně viz odůvodnění rozhodnutí této námítky N 4 II.3.

Z výše uvedených důvodů byla eliminační a minimalizační opatření navržena v podobě odpovídající obecnosti 5aZÚR ÚK a zejména skutečnosti, že vymezený „prázdný pruh území“, který je výsledkem 5aZÚR ÚK nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty bude mít až stavba konkrétního stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Proto jsou eliminační a minimalizační opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. K tomu podrobně viz argumentace Ua3. 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 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.

### **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

*2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Stále totiž není jisté, zda a jak bude určitý záměr v budoucnu realizován.“*

Navržená eliminační a minimalizační opatření odpovídají míře obecnosti a měřítku ZÚR. K návrhu 5aZÚR ÚK (včetně vyhodnocení SEA) vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Námítka N 4 II.4 proto byla zamítnuta.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 5. Námítka N 5 (město Budyně nad Ohří)

Městský úřad Budyně nad Ohří  
Mírové náměstí 65  
41118 Budyně nad Ohří

V Budyni nad Ohří dne 31.1.2023  
*Prostřednictvím datové schránky*

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

#### I. Námítky

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 „VVURÚ“) 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 je dotčená obec podle §6 odstavce 6 písmena d) stavebního zákona ve znění pozdějších předpisů.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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. Vymezení dotčeného území**

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

#### **1. Námitka k variantě A**

1. V dokumentaci návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje se apriori pracuje s předpokladem zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1. V zadání zastupitelstva ústeckého kraje bylo posouzení čtyř rovnocenných variant, z nichž jednou variantou byla i původní územní rezerva VRT. Tato rezerva je zapracovaná i do ZÚR ústeckého kraje. Návrh 5. AZUR ÚK se touto variantou zabývá pouze jako srovnávací. Z tohoto vyplývá, že se návrh původní variantou nezabýval. V tabulkách hodnocení dodržování pravidel PÚR ČR dodržování pravidel ZUR se nehodnotí původní trasa. Požadujeme tedy doplnit údaje a to plnohodnotně k variantě původní územní rezervy VRT.

2. V dokumentaci není zmíněn vliv vybudovaného terminálu v blízkosti Roudnice nad Labem. Velikost tohoto terminálu bude mít vliv na životní prostředí nejbližšího okolí. Tato problematika není řešena ve statích vlivu na životní prostředí. Požadujeme vytvoření studie, která zhodnotí dopravní dopady na území v okolí terminálu Roudnice nad Labem a to i s návaznostmi zatížení příjezdových komunikací k tomuto dílu.

3. V dokumentaci není zpracovaná stať o dodatečných opatřeních na zmírnění dopadů na životní prostředí na příjezdových komunikacích. Požadujeme vytvoření studie, která bude řešit hlukovou zátěž a zvýšenou dopravu s ohledem na obsluhu terminálu Roudnice nad Labem.

#### **2. Námitka k variantě B**

1. V dokumentaci návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje se apriori pracuje s předpokladem zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1. V zadání zastupitelstva ústeckého kraje bylo posouzení čtyř rovnocenných variant, z nichž jednou variantou byla i původní územní rezerva VRT. Tato rezerva je zapracovaná i do ZÚR ústeckého kraje. Návrh 5. AZUR ÚK se touto variantou zabývá pouze jako srovnávací. Z tohoto vyplývá, že se návrh původní variantou nezabýval. V tabulkách hodnocení dodržování pravidel PÚR ČR dodržování pravidel ZUR se nehodnotí původní trasa. Požadujeme tedy doplnit údaje a to plnohodnotně k variantě původní územní rezervy VRT.

2. V dokumentaci není zmíněn vliv vybudovaného terminálu v blízkosti Roudnice nad Labem. Velikost tohoto terminálu bude mít vliv na životní prostředí nejbližšího okolí. Tato problematika není řešena ve statích vlivu na životní prostředí. Požadujeme vytvoření studie, která zhodnotí dopravní dopady na území

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 okolí terminálu Roudnice nad Labem a to i s návaznostmi zatížení příjezdových komunikací k tomuto dílu.

3. V dokumentaci není zpracovaná stať o dodatečných opatřeních na zmírnění dopadů na životní prostředí na příjezdových komunikacích. Požadujeme vytvoření studie, která bude řešit hlukovou zátěž a zvýšenou dopravu s ohledem na obsluhu terminálu Roudnice nad Labem.

### 3. Námitka k variantě C

1. V dokumentaci návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje se apriori pracuje s předpokladem zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1. V zadání zastupitelstva ústeckého kraje bylo posouzení čtyř rovnocenných variant, z nichž jednou variantou byla i původní územní rezerva VRT. Tato rezerva je zapracovaná i do ZÚR ústeckého kraje. Návrh 5. AZUR ÚK se touto variantou zabývá pouze jako srovnávací. Z tohoto vyplývá, že se návrh původní variantou nezabýval. V tabulkách hodnocení dodržování pravidel PÚR ČR dodržování pravidel ZUR se nehodnotí původní trasa. Požadujeme tedy doplnit údaje a to plnohodnotně k variantě původní územní rezervy VRT.

2. V dokumentaci není zmíněn vliv vybudovaného terminálu v blízkosti Roudnice nad Labem. Velikost tohoto terminálu bude mít vliv na životní prostředí nejbližšího okolí. Tato problematika není řešena ve statích vlivu na životní prostředí. Požadujeme vytvoření studie, která zhodnotí dopravní dopady na území v okolí terminálu Roudnice nad Labem a to i s návaznostmi zatížení příjezdových komunikací k tomuto dílu.

3. V dokumentaci není zpracovaná stať o dodatečných opatřeních na zmírnění dopadů na životní prostředí na příjezdových komunikacích. Požadujeme vytvoření studie, která bude řešit hlukovou zátěž a zvýšenou dopravu s ohledem na obsluhu terminálu Roudnice nad Labem.

### Obecně k návrhu 5.AZUR ÚK

Návrh nezahrnuje vliv změny trasy a potřeby jednotlivých obcí s ohledem na stávající územní plány jednotlivých municipalit. Kompenzace jednotlivých municipalit jsou nejasné a nejsou přehledně zpracovány. Důvody ke změně trasování liniově stavby koridoru ŽD1-A, ŽD1B a ŽD1-C nejsou vysvětleny. Ataky na stávající územní plány municipalit nejsou zcela jistě v souladu s PÚR ČR a to hlavně s ohledem na „Vyhodnocení souladu úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona. V bodě e) je řečeno: *stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území.*

Necitlivé zásahy do stávajících rozvojových dokumentů naprosto mění původní záměry obcí.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### III. Odůvodnění námitek

Add 1) Původním požadavkem pořízení návrhu změny ZUR ÚK bylo zpracování odpovídajícího srovnání nově navržených variant ŽD1-A, Žd1B a ŽD1-C a stávající územní rezervy VRT. Tento požadavek nebyl splněn. Celý návrh je koncipován jako podklad pro zrušení původní varianty územní rezervy. Nebylo tedy žádným způsobem vyvráceno, že původní řešení ve nevhodné. Zároveň musíme konstatovat, že v tabulkách hodnotících vlivů na životní prostředí původní varianta zpracovaná není. Zároveň nejsou vyhodnoceny ani synergické nebo agregované vlivy na životní prostředí v původní variantě.

Add 2-3) Budování terminálu v blízkosti Roudnice nad Labem není ani okrajovou součástí návrhu 5.AZUP ÚK. Přesto, že bude terminál umístěn za hranicí Ústeckého kraje, bude mít velký vliv na životní prostředí, ve kterém budou žít dlouhodobě obyvatelé lokality, kde bude terminál umístěn. Vysoce zvýšená doprava na plánovanou kapacitu zasáhne příjezdové komunikace okolních katastrálních území. Zvýšení emisí, hluku, hustoty dopravy a dalších škodlivých vlivů není nikterak hodnoceno v nápravných opatřeních a kompenzačních opatřeních pro dotčená území.

Z toho důvodu, že připomínky ke všem třem variantám tras jsou stejné připomínky, můžeme tato odůvodnění považovat za odůvodnění ke všem námitkám u variant ŽD1-A, Žd1B a ŽD1-C.

### IV. Opatření

Z výše uvedených námitek vyplývá, že návrh 5. AZUR ÚK nebyl zpracován důsledně a podle zadání. Požadujeme tedy zpracování seriózních dat o původní územní rezervě VRT a dopracování vlivů na životní prostředí významné stavby terminálu u Roudnice nad Labem. Dále požadujeme řádné zdůvodnění porušení pravidel územního plánování a otázce ohledů na stávající zastavěná území.

Za radu města v Budyni nad Ohří  
Starosta Ing Petr Kindl v.r.



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka N 5:**

1. S odkazem na zadání Zastupitelstva Ústeckého kraje podatel požaduje do návrhu 5aZÚR ÚK doplnit plnohodnotné údaje ke stávající územní rezervě VRT-ZR1 jako rovnocenné variantě návrhu 5aZÚR ÚK.
2. Podatel požaduje zpracovat studii dopravních dopadů terminálu v Roudnici nad Labem na území v jeho okolí, včetně navazujícího zatížení příjezdových komunikací.
3. Podatel požaduje zpracovat studii hlukové zátěže a zvýšené dopravy vlivem obsluhy terminálu Roudnice nad Labem, včetně řešení dodatečných opatření na zmírnění dopadů této zátěže na příjezdové komunikace k terminálu.

### **Rozhodnutí o námitce N 5:**

Námítka **se zamítá.**

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 5:**

#### Ad 1.

Podle § 17 kompetenčního zákona je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy Ministerstvo dopravy (MD), které odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. MD připravilo koncepci rozvoje rychlých železničních spojení, která na rozdíl od předchozí koncepce vysokorychlostních tratí propojuje vysokorychlostní a modernizované konvenční tratě. Tuto koncepci v roce 2017 schválila vláda svým usnesením č. 389. Následně, s účinností od září 2021, byly jednotlivé nové koridory zakotveny v aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR). V souladu s čl. (83a) PÚR Ministerstvo dopravy navrhlo a vybralo varianty koridoru ŽD1 a prostřednictvím Správy železnic, s.o., požádalo o aktualizaci ZÚR Ústeckého kraje; zároveň požádalo o zrušení územní ochrany koridoru VRT-ZR1, který nesplňuje požadavky schválené nové koncepce.

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) na jeho veřejném zasedání.

V únoru 2022, 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 5aZÚR ÚK 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 argumentace Ua1 k závaznosti PÚR – str. 4). 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, požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. 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 lze odkázat 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 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.

Paragraf 23b odst. 3 stavebního zákona stanoví, že „*územní rezerva se při jejím vymezení neposuzuje z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí, ani na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti; uvedené vlivy se posuzují následně při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití*“. Jak bylo řečeno, 5aZÚR ÚK nemohla umožnit využití územní rezervy VRT-ZR1 pro vymezení koridoru ŽD1 (pro rozpor s PÚR), proto nemohlo být posouzení jejích vlivů na životní prostředí provedeno jako součást pořizování návrhu 5aZÚR ÚK. Zastupitelstvo však tyto informace pro své konečné rozhodnutí potřebovalo. Předpokládané vlivy územní rezervy VRT-ZR1 na jednotlivé složky životního prostředí tak byly posouzeny „odděleně“ od návrhu, výlučně pro možnost základního porovnání jejích vlivů na životní prostředí s výsledky vyhodnocení vlivů navrhovaných koridorů v rámci SEA, a to pouze pro potřeby rozhodování ZÚK v samostatné působnosti.

O nevyužitelnosti územní rezervy VRT-ZR1 rozhodla vláda svým usnesením č. 389 ze dne 22. května 2017, o nové trase koridoru ŽD1 Ministerstvo dopravy prostřednictvím Politiky územního rozvoje ve znění aktualizace č. 4 (podrobně viz argumentace Ua1 – str. 4). V koridoru územní rezervy VRT-ZR1 nebylo možné koridor ŽD1 v AZÚR navrhnout, a to bez ohledu na intenzitu jejích předpokládaných vlivů na životní prostředí. Provedené

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

posouzení vlivů územní rezervy na životní prostředí je pouze jedním z podkladů pro politické rozhodnutí ZÚK o návrhu 5aZÚR ÚK v samostatné působnosti.

Námitka N 5/1 proto byla zamítnuta.

### Ad 2. a 3.

Předmětem 5aZÚR ÚK je prověření a následné vymezení nejhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování ZÚR/AZÚR známy. Podatelem uváděné změny toků silniční dopravy, zejména zvýšení její intenzity směrem k budoucímu terminálu Roudnice nad Labem, tak nemohou být řešeny v rámci 5aZÚR ÚK, ale nejdříve v územních plánech obcí, budou-li ze strany oprávněného investora poskytnuty potřebné podklady.

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.

Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „*zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – 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 5aZÚR ÚK 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. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak vymezení „prázdného pruhu území“, do kterého je možné následujícími postupy podle stavebního zákona umístit stavbu železniční tratě a staveb souvisejících. Stavba samotná, tedy ani stavba trati nebo předpokládaného terminálu Roudnice nad Labem, součástí návrhu 5aZÚR ÚK není.

Jak bylo řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí a z tohoto úhlu pohledu je i posuzován. 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 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. Vlivy terminálu Roudnice nad Labem jsou v SEA vyhodnoceny jako součást koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, tedy jako předpokládaný vliv koridoru ŽD1.

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 projektové přípravy železniční tratě a terminálů, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

Změny dopravní situace ve vazbě na budoucí terminál by měly být řešeny na úrovni územního plánu. Konkrétní stavebnětechnické řešení terminálu i souvisejících dopravních změn může být řešeno až v dokumentaci pro umístění stavby, případně společné povolení, která podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

Účelem územní studie (ÚS) pořizované podle stavebního zákona je ověření možností a podmínek 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 pořízení ÚS podmiňuje rozhodování v ploše nebo koridoru, vymezeném v ÚPD. V těchto plochách a koridorech není možné rozhodovat, dokud není ÚS pořízena 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 pořízení ÚS může být uloženo v ÚPD, ale pořizovatel ji může pořídit také z vlastního nebo jiného podnětu. V ZÚR může být uložena povinnost zpracovat ÚS pouze jako podklad pro změnu ve využití území (ve vybraném koridoru), nikoliv pro rozhodování v území (to lze v ZÚR pouze uložením 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. Lze shrnout, že na trasu koridoru nemůže mít podatelem požadovaná ÚS, ze své podstaty, žádný vliv.

Pokud má být takto zaměřená ÚS pro ORP Roudnice nad Labem pořízena, má smysl až v okamžiku, kdy bude alespoň přibližně známo technické řešení tratě ŽD1 včetně terminálu Roudnice nad Labem. V souladu se stavebním zákonem nemůže být pořízení 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, následně pořídit i úřad územního plánování Roudnice nad Labem. Případné následné pořízení nebo nepořízení požadované ÚS tak nesouvisí s pořizováním 5aZÚR ÚK.

Námítky N 5/2 a N5/3 proto byly zamítnuty.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 6. Námítka N 6 (město Roudnice nad Labem)



## Městský úřad Roudnice nad Labem

Odbor místního hospodářství

Karlovo náměstí 21, 413 01 Roudnice nad Labem

Vyřizuje: Robert Mann, DiS.  
Tel.: 416 850 126  
Fax: 416 850 171  
E-mail: rmann@roudnice.n1.cz

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

Vaše značka:  
Naše značka: MURCE/ 4812/2023  
Spisová zn.:  
Datum: 30.1.2023

Sp. zn. KUUK/016295/2022/27  
Č.j. KUUK/182580/2022

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

Námítky Města Roudnice na Labem 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. 4 ve spojení s § 39 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon dle veřejné vyhlášky ze dne 12. prosince 2022, sp. zn. KUUK/016295/2022/27, č. j. KUUK/182580/2022

#### I. Procesní stav

Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) dle ustanovení § 39 odst. 1 věty druhé a třetí a § 42b odst. 2 stavebního zákona (zkrácený postup) a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) veřejnou vyhláškou ze dne 12. prosince 2022, sp. zn. KUUK/016295/2022/27 č. j. KUUK/182580/2022 oznámil veřejné projednání návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5. aZÚR ÚK“) a Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati (dále jen „VRT/RS 4“).

Hranice Ústeckého a Středočeského kraje – hranice Ústeckého kraje a SRN s terminálem VRT/RS 4 Roudnice nad Labem, který je dle vítězného soutěžního návrhu umístěn na katastrálním území Přestavky a Kleneč. Veřejné projednání se konalo dne 24. ledna 2023. Pořizovatel současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ nejpozději do 7 dnů od veřejného projednání, tj. do 31. ledna 2023 včetně.

Město Roudnice nad Labem (dále jen „město“), jako dotčená obec tímto podává dle ustanovení § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona, ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu a čl. 100 odst. 1 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, námítky proti 5. aZÚR ÚK a VVURÚ.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Koridor VRT/RS 4 s navrhovaným terminálem a jeho údržbovou základnou vymezený dle 5. aZÚR ÚK významným způsobem zasahuje do území města. Město současně shledává závažné nedostatky v samotném procesu přípravy 5. aZÚR ÚK (jak popisuje v níže uvedených námitkách), které způsobují nezákonnost napadané dokumentace.

Město je územním samosprávným celkem. Postavení územně samosprávných celků je garantováno dle čl. 8 a čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky. Jako obec patří do Ústeckého kraje, dotčená 5. aZÚR ÚK a VVURÚ je město oprávněn proti těmto dokumentům dle ustanovení § 39 odst. 1 a § 42b odst. 2 tyto námitky.

### II. Dotčení práv města

Koridor VRT/RS 4 s navrhovaným terminálem a jeho údržbovou základnou vymezený v 5. aZÚR ÚK sice není veden na území města, dotčení práv města potvrzuje však samotný návrh 5. aZÚR ÚK resp. návrh Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění dle 5. aZÚR ÚK.

Město je obcí, která je dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem. Vymezení koridoru VRT/RS 4 (*dokumentace používá oba pojmy*) a terminálu VRT/RS 4 Roudnice nad Labem a údržbové základny značně ovlivňuje rozvoj přílehlého území i zájmy města a jeho občanů.

### III. Vymezení území dotčeného námitkami

Námitky města se týkají vymezení a posouzení Terminálu VRT Roudnice nad Labem v 5. aZÚR ÚK.

### IV. Námitky

#### Námitka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

##### a) Vymezení území dotčeného námitkou

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

##### b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

##### c) Obsah námitky

Město namítá, že Koridor VRT/RS 4 s navrhovaným terminálem a jeho údržbovou základnou nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 5. aZÚR ÚK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona) a nebo nebyl jako úkol specifikován v Politice územního rozvoje České republiky ve znění závazném od 1.9.2021.

##### d) Odůvodnění námitky

Stavba VRT/RS 4 je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a, 5. aZÚR ÚK vymezuje ve trať VRT/RS 4 včetně terminálu VRT Roudnice nad Labem s 3000 parkovacími místy. Jde tedy o stavbu nadmístního významu

S účinností od 1. ledna 2021 byl novelou stavebního zákona uzákoněn nový územně plánovací nástroj – územní rozvojový plán (§ 35a až § 35h stavebního zákona, dále „ÚRP“). *Došlo tak k zásadní změně dosavadního systému hierarchie nástrojů územního plánování, který návrh 5. aZÚR ÚK vůbec nereflektuje, resp. obchází. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má územní rozvojový plán zahrnovat mj. „vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území“. Obsah ÚRP je potom závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území.*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, „která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů. Koridor pro stavbu VRT/RS 4 tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje.*

Povahu koridoru VRT/RS 4 potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 63 graficky plán trasy VRT/RS 4 schematicky znázorňuje jako spojnici Prahy a hranice ČR v Ústeckém kraji. Toto znázornění celorepublikový význam VRT/RS 4 dokládá.

Dle údajů v odůvodnění návrhu 5. aZÚR ÚK je VRT/RS 4 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.

Nejvyšší správní soud výše uvedené popsál v rozsudku č.j. 6 As 257/2016 – 55 ze dne 17. května 2017, kde uvedl, že „smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona).

Město touto námitkou namítá nezákonnost 5.aZÚR ÚK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje, tj. ÚRP není dosud zpracován a PÚR ČR neobsahuje úkol, který by do koridoru VRT/RS4 umísťoval stavbu terminálu s 3000 parkovacími místy, tedy objekt nadmístního významu

### Námítka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

#### a) Vymezení území dotčeného námitkou

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

#### b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

#### c) Obsah námítky

Město namítá, že 5. aZÚR ÚK vymezuje Koridor VRT/RS 4 s navrhovaným terminálem a jeho údržbovou základnou v rozporu s Politikou územního rozvoje.

#### d) Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT/RS 4 jako úkoly pro územní plánování vzhledem k úseku trati RS 4 Praha – Lovosice/Litoměřice- Německo/ČR uvádí: Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřit 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. Provéřit napojení odbočné větve Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.

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.

Politika územního rozvoje tedy nehovoří o přímém napojení Roudnicka na VRT/RS 4 terminálem nadmístního významu s kapacitou významně převyšující nejen potenciál samotného města Roudnice nad Labem, ale i potenciál ORP Roudnice nad Labem v daném místě. Je tedy zcela zjevné, že terminál bude nadmístního/republikového významu a jako takový měl být řešen a to i samotnými navrhovateli tedy oprávněným investorem Správa Železnic a nebo Ústeckým krajem. Zda narážíme na proces zkráceného řízení, který sice nekrátí na právech dotčené obce nebo veřejnost, ale krátí na právech Ústecký kraj jakožto zadavatele aktualizace zásad územního rozvoje.

Použití zkráceného způsobu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje měl Ústecký kraj respektive zastupitelstvo Ústeckého kraje odmítnout a tuto aktualizaci pořizovat prostřednictvím



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

zprávy o uplatňování, která má svou jasně vymezenou osnovu (viz. též osnova Zprávy o uplatňování Ústeckého kraje za uplynulé období z roku 2015), kde je možné mimo jiné řešit vyhodnocení uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK) včetně vyhodnocení změn podmínek, na základě kterých byly ZÚR ÚK vydány, a vyhodnocení případných nepředpokládaných negativních dopadů na udržitelný rozvoj, vyhodnocení souladu ZÚR ÚK s Politikou územního rozvoje a zejména pak požadavky a podmínky pro zpracování návrhu 5. Aktualizace ZÚR ÚK, včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. V rámci takto pořizované aktualizace by bylo bývalo možné řešit veškeré územní souvislosti a to včetně dopravního napojení a dopravní zátěže města i jeho širšího okolí.

Projektant se v návrhu aktualizace vůbec nevypořádal s dopady jaké na město s jedním omezeně fungujícím mostem bude mít přenesení vlakového nádraží pro rychlíkovou a dálkovou přepravu mimo katastr města Roudnice a vybudování terminálu s obřím parkovištěm pro 3000 aut. Projektant se pouze omezil na obecné konstatování a úkoly v bodě 69a ZÚR ÚK *zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR, a vymezují 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).*

*[69b] Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly:*

*(1) Vytvořit územní podmínky pro:*

- a) umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;*
- b) vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi;*

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že se projektant vůbec nezabýval otázkou územních souvislostí na širší okolí, koncepcí dopravní infrastruktury, ani neprověřoval vliv na životní prostředí. Naopak se v dokumentaci uvádí, že dojde k výraznému omezení automobilové dopravy, tedy ke zlepšení životního prostředí. Dokumentace se vůbec nezabývá zvýšeným provozem nákladních vlaků na trati č.090, pouze konstatuje cituji: *tyto uvolněné kapacity lze efektivně využít mj. pro nákladní dopravu a převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť.*

Co tato zásadní změna koncepce pro město Roudnice nad Labem bude znamenat přitom dokumentace vůbec neřeší, byť je její součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj v území. I přesto, že terminál včetně jeho podoby je veřejně znám, projektant s ním v dokumentaci vůbec nepočítá a ani tuto možnost nijak neprověřuje natož aby byly stanoveny požadavky či úkoly na umístění terminálu a rozvoj jeho okolí.

Město považuje tuto absenci, tj. řešení rozvojového potenciálu koridoru a jeho dopravní vazby a zcela nesprávné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území za neakceptovatelné.

Město proto požaduje, aby byly v rámci aktualizace vyřešeny dopravní vazby a souvislosti na jeho území, aby zbudování terminálu bylo podmíněné vyřešením dopravních vazeb ve městě, a to jak z pohledu obyvatel města a rezidentů, kdy je zastávka dálkové, rychlíkové přepravy přesunuta mimo centrum města, které je v docházkové vzdálenosti od demografického středu města.

Dále město požaduje, aby se projektant zabýval i řešením dálkové přepravy s nevyhovujícím mostním překlenutím toku Labe, sekundárně vyvolané přepravy, která bude souviset s výstavbou terminálu, což ve vztahu k výstavbě terminálu a také řešením protihlukových opatření na stávající konvenční železnici č.090 a to včetně elektrifikace tratě č.09, která prochází v těsném sousedství rodinných domů a zvýšená frekvence na této trati bude velmi negativně ovlivňovat obyvatele města hlukem a prachem a při výstavbě terminálu a návozu materiálu (dle pracovníku SŽ se předpokládá návoz materiálu právě po této trati) může dojít i ke statickým poruchám dotčených nemovitostí.

Město požaduje vymezení okolí koridoru jako plochy, která bude řešena v nadřazené dokumentaci tedy v zásadách územního rozvoje, a to s ohledem na ústění terminálu a údržbové základny na katastrálním území obce Přestavky a Kleneč. Město je obcí s rozšířenou působností, ale není tím, kdo rozhoduje o území jiných obcí, může pouze dávat podněty či námitky, ale v konečném důsledku



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

nebude město tím, kdo rozhodne o širších souvislostech terminálu. Proto město apeluje na řešení v nadřazené dokumentaci, kde bude možné stanovit pro toto území pravidla. Nejedná se o pouhý koridor o šířce 200 m který bude využit pro samotnou stavbu, ale o širší souvislosti, které nesmí zpracovatel opomíjet ani u koncepcce dopravy. Koncepční souvislost terminálu, dalších druhů dopravy navazujícího území je zcela zřejmá a nelze odkazovat na usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje a vymlouvat se na to, že toto řešit nelze a není předmětem řešení. Umístění nového železničního spojení má územní dopad a je tudíž nezbytné jej vyřešit.

### Námitka č. 3 – Obcházení celkového/celostního posouzení vlivů VRT/RS 4

#### a) Vymezení území dotčeného námitkou

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

#### b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

#### c) Obsah námítky

Město namítá, že vymezení koridoru VRT/RS 4 v 5. aZÚR ÚK jako pouhého koridoru o šíři 200m obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT/RS 4 jako celku včetně vybudování terminálu pro osobní přepravu respektive přepravu RS, která je specifikována jako osobní přeprava a navazujících území a dopravních souvislostí.

#### d) Odůvodnění námítky

Z výše uvedené námítky je zřejmé, že záměr VRT/RS 4 nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteřní součást koridoru VRT/RS 4 a o součást celorepublikového záměru VRT/RS4.

Návrh 5. aZÚR ÚK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro navržený koridor. V návrhu 5. aZÚR ÚK se přínos koridoru (respektive koridorů) posuzují pro celé úseky vysokorychlostních tratí i mimo Ústecký kraj, zatímco negativní vlivy na životní prostředí i veřejné zdraví se posuzují pouze omezeně v rámci Ústeckého kraje dokonce pouze v rámci koridoru bez přesahu na související území (území terminálu a údržbové základny, které je na takto koncipované trati výjimečným prvkem), přičemž rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly posouzeny a zváženy jako celek.

Jako příklad absence celostního posouzení vlivů lze uvést konstatování na str. 13 odůvodnění návrhu 5. aZÚR ÚK, kde se uvádí např. že navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. O vlivu na město dokumentace nehovoří vůbec a pouze konstatuje, že díky možnosti propojení se železniční tratí č.090 mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené, zejména pak město Lovosice. O městě Roudnici nad Labem se nedočítáme nic, lze tedy dovodit, že profit pro město Lovosice je zejména v tom, že se jedná o průmyslové město s tzv. rolou a dá se tedy předpokládat, že železniční trať č.090 bude využívána zejména pro nákladní přepravu, což již bylo konstatováno (pouze konstatováno nikoliv vyhodnoceno) i ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj v území. V tomto ohledu se nelze spokojit s výkladem zpracovatelů, že vymezují pouze koridor pro železnici rychlých spojení, a tudíž ostatní souvislosti vyhodnocovány nebyly a budou předmětem navazujících řízení. Domníváme se, že při správném uchopení a posouzení toho co je koncepce, měl být posouzen a vyhodnocen koncept Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT/RS 4 na českou krajinu, což je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že pražská aglomerace je dopravním uzlem evropského významu, ale že měly být tyto vlivy vyhodnoceny i v souvislosti na navazující železniční síť.

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

### Námitka č. 4 – Znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů

#### a) Vymezení území dotčeného námitkou

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 území Podluský a Roudnice nad Labem

### **b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva**

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

### **c) Obsah námítky**

Město namítá, že vymezení VRT/RS 4 v 5. aZÚR ÚK znemožní posouzení VRT/RS 4 jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů při přípravě územně plánovací dokumentace.

### **d) Odůvodnění námítky**

Jak město popisuje výše, VRT/RS 4 je celorepublikovým záměrem. 5. aZÚR ÚK vymezuje pouze jeho část procházející Ústeckým krajem. Město uvádí že je nezbytné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet, a to včetně nových nebo sekundárně vyvolaných dopravních vazeb v území. Proto se město oprávněně domnívá, že po vyhodnocení těchto vlivů by mělo být řešeno nové propojení demografického středu města (*kterým je sídliště Hracholusky*) s terminálem, a to přímo tedy komunikací, která by obyvatele města přímo ze sídliště Hracholusky odvedla na obchvat města. Sídliště Hracholusky je v docházkové vzdálenosti současného nádraží, kterým projíždějí jak osobní, tak i nákladní vlaky směr Praha či Ústí n.L., obyvatelé města na toto nádraží docházejí pěšky nebo MHD, tudíž nezatěžují město zbytnou dopravou. Současná doba přepravy z toho nádraží do Prahy se pohybuje kolem 50 minut, záleží na které zastávce budete vystupovat. Osobním vlakem je přeprava výrazně delší, proto předpokládáme, že ve stavu, kdy (dle SŽ) bude stát objednávat rychlíková spojení výhradně na VRT a dojde k nárůstu dopravy. Bude se jednat o dopravu sekundární, která bude vyvolána přenesením zastávky Roudnice nad Labem pro rychlíková spojení na terminál VRT Roudnice nad Labem. S ohledem na dopravní možnosti MHD a vlakové spojení přes Kleneč a vybudování odstavného parkoviště u terminálu předpokládáme, že většina našich rezidentů pojedje na terminál autem, obdobně jako dnes jezdí k autobusu Terezín – Praha na zastávku Račiněves. Všichni tito cestující budou zatěžovat město zejména pak Špindlerovu třídu, Masarykovu ulici nebo ulici 17. listopadu. Město, respektive Ústecký kraj, teprve v loňském roce dokončil třetí část obchvatu, což vedlo k výraznému zlepšení dopravní situace zejména na Špindlerově třídě. Vybudováním terminálu bude část obyvatel města opět jezdit po této komunikaci. V takovém případě se dosud realizovaná opatření na zlepšení životního prostředí a dopravní situace ve městě spojená s dobudováním obchvatu jeví jako zbytečná. Toto je důvod proč město požadujeme, aby byly dořešeny kumulativní a synergické vlivy nového dopravního zatížení města a byla přijata dostatečná opatření a to jako vyvolaná investice. Dále je nezbytné vyřešit přemostění toku Labe pro cestující, kteří budou využívat terminál a parkoviště případně i plochu nadmístního významu, která kolem terminálu vznikne (3000 parkovacích míst není počet, který by město bylo schopné absorbovat a je tudíž naprosto zřejmé, že dojde k druhotnému výraznému nárůstu dopravy, které není město schopné za stávajících podmínek zvládnout). Kumulativní a synergické vlivy nejsou dostatečně řešeny ani ve vztahu ke stávající dálnici D8.

### **Námítka č. 5 – VRT/RS 4 způsobí nepřipustnou hlukovou zátěž území**

#### **a) Vymezení území dotčeného námítkou**

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

#### **b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva**

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

#### **c) Obsah námítky**

Město nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4 dle 5. aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže pro jeho obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

#### **d) Odůvodnění námítky**

VRT/RS 4 z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní hlukovou zátěž svého okolí v případě města na obyvatele části města Podluský, tato otázka je však v odůvodnění 5. aZÚR ÚK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům. V zahraničí je tento problém řešen např. realizací VRT/RS 4 v hlubokém terénním zářezu nebo



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

umístěním trati pod zemský povrch, avšak v 5. aZÚR ÚK na našem území není tento problém efektivně řešen a naopak umísťuje trat na estakádu ve výšce 30 m a tato estakáda bude mít cca 750 m (dle podkladů Správy železnic), což se jeví jako reálné s ohledem na morfologii terénu.

Město je přesvědčeno, že 5. aZÚR ÚK ani VVURÚ neobsahují dostatečná opatření na ochranu jeho obyvatel před těmito vlivy a veškerá opatření mají být řešena až v následujícím stupni. Přitom oprávněný investor nejen že zná směrové možnosti umístění trati, ale zná i výšková umístění a dokonce v tomto smyslu již zadal veřejnou zakázku, tj. veřejnou zakázku na umístění trati pro RS v koridoru územní rezervy, lze se tedy oprávněně domnívat, že vágní úkoly pro navazující dokumentace nebudou splněny.

**Námitka č. 6 – VRT/RS 4 způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a zhorší dopravní obslužnost území města**

**a) Vymezení území dotčeného námitkou**

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

**b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva**

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

**c) Obsah námítky**

Město namítá, že VRT/RS 4 dle návrhu 5. aZÚR ÚK způsobí nepřipustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.

**d) Odůvodnění námítky**

Fragmentace je proces, kdy se celek dělí na menší kusy, zlomky, přičemž fragment již nemá plnohodnotné vlastnosti původního celku. V krajině působí proces fragmentace obdobně. Je to proces, kdy se krajinné celky (biotopy) dělí vytvářením bariér na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí. Proces fragmentace v sobě tedy zahrnuje postupné snižování kvality. Fragmentace krajiny patří k závažným a také velmi složitým problémům ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy. Tvzení, že jde pouze o lokální vliv na fragmentaci krajiny je v příkrém rozporu charakterem záměru VRT/RS 4 a se skutkovým stavem, a v rozporu s VVURÚ.

Již ze stanoviska SEA k PÚR vyplývá, že VRT/RS 4 z povahy liniové dopravní stavby způsobí masivní fragmentaci krajiny, srovnatelnou s dálnicí. Tato otázka je v odůvodnění 5. aZÚR ÚK nepřipadně bagatelizována a zcela nedostatečně vyhodnocena. V toto směru nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny ve vztahu k navazujícím plánovacím a povolovacím procesům.

Realizace VRT/RS 4 včetně terminálu a údržbové základny bude vyžadovat oplocení k zamezení přístupu k trati, avšak konkrétní požadavky na řešení a hodnocení dopadu tohoto problému je přesunuta do navazujících plánovacích a povolovacích procesů. Problém fragmentace krajiny v důsledku oplocení by však měl být správně řešen koncepčně už na úrovni ZÚR, což se neděje.

V této souvislosti také město namítá, že dojde ke zhoršení prostupnosti města samotného nárůstem sekundární dopravy – cestující ať už rezidenti či projíždějící na terminál VRT a zpět. Znovu tedy město apeluje na řešení celkové koncepce dopravního napojení na všechny druhy dopravy v okolí Terminálu VRT Roudnice nad Labem.

**Námitka č. 7 – Vymezení VRT/RS 4 nepřiměřeně zasáhne do rozvoje území**

**a) Vymezení území dotčeného námitkou**

katastrální území Podluský a Roudnice nad Labem

**b) Údaje z katastru nemovitostí dokladující dotčená práva**

dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze

**c) Obsah námítky**

Město nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4 a Terminálu VRT Roudnice nad Labem, tak jak je obsažen v 5.aZÚR ÚK, tedy bez patřičného řešení navazující dopravní infrastruktury a zejména pak bez řešení navazujících ploch v okolí terminálu. Takto nedostatečné vymezení koridoru bez jasně daných pravidel sekundárně nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území města.

**d) Odůvodnění námítky**

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

Rozhodování o rozvoji spravovaného území patří mezi základní práva územní samosprávy, tj. do územní samosprávy obce Kleneč a Přestavky, které na tomto území mohou umožnit ve svých územně plánovacích dokumentacích jakoukoliv zástavbu, bez ohledu na to, co tato zástavba přinese městu Roudnice nad Labem, které je a následně ve zvýšené míře i bude postiženo dálkovou přepravou. V případě vybudování logistiky či výroby bude mít tato nadmístní lokalita výrazně negativní vliv na samotné město a jeho obyvatele, což projektant v dokumentaci vůbec neřeší.

V návaznosti na vše výše uvedené je město přesvědčeno, že všechny jeho výše uvedené námitky jsou plně opodstatněné, a navrhuje, aby v této podobě nebyl Koridor VRT/RS 4 s navrhovaným terminálem a jeho údržbovou základnou vymezován. V případě, že nebudou řešena navazující dopravní napojení a nebudou řešeny plochy v okolí terminálu, považuje město vymezení za nedostatečné a nekonceptní.

**Podání těchto námitek schválila Rada města Roudnice nad Labem svým usnesením č. 31/2023.**

Příloha: Seznam dotčených pozemků

V Roudnici nad Labem dne 30. 1. 2023

### **Námítka N 6:**

1. Navrhovaný terminál s údržbovou základnou Roudnice nad Labem má být primárně vymezen v územním rozvojovém plánu (ÚRP) nebo specifikován jako úkol v PÚR, jelikož terminál je nadmístního významu („porušení zákonné hierarchie územního plánování“).
2. PÚR neobsahuje ani neukládá přímé napojení Roudnicka na VRT/RS4 terminálem s kapacitou přesahující potenciál ORP Roudnice nad Labem. Jako takový měl být řešen oprávněným investorem nebo Ústeckým krajem aktualizací ZÚR prostřednictvím zprávy o uplatňování, nikoliv zkráceným postupem („rozpor s PÚR“).
3. Vymezení pouhého koridoru o šíři 200 m obchází povinnost posouzení VRT/RS4 jako celku, tj. včetně vybudování terminálu a vyhodnocení vlivů tímto celostátním záměrem vyvolaných dopravních změn na stávající silniční i železniční síti („obcházení celkového/celostního posouzení VRT/RS4“).
4. Podatel požaduje posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy včetně nových nebo sekundárně vyvolaných dopravních vazeb v území tím, že dojde k praktickému přesunu nástupní železniční stanice pro osobní dopravu ze stávajícího nádraží v centru města až za hranice města, k čemuž bude používána osobní automobilová doprava. Stejně tak bude k terminálu středem města a po stávajícím, zvýšené dopravě nevyhovujícím mostě, směřovat os. automobilová doprava z obcí na pravém břehu Labe. Ve vazbě na posouzení požaduje přijmout dostatečná opatření jako vyvolanou investici („znemožnění celostního posouzení synergických a kumulativních vlivů“).
5. Podatel namítá nedostatečné vyhodnocení hlukové zátěže, zejména na část Podluský, a nedostatečná a nekonkrétní opatření na ochranu před jejím působením. Veškerá opatření mají být řešena až v následujícím stupni, přitom oprávněný investor již (nejenom) směrové i výškové umístění trati zná („nepřípustná hluková zátěž území“).
6. Podatel namítá nedostatečné vyhodnocení fragmentace krajiny. Nejsou stanovena odpovídající konkrétní opatření a pokyny pro navazující postupy. Realizace trati včetně



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

terminálu bude vyžadovat oplocení. Problém fragmentace území oplocením by měl být koncepčně řešen již v ZÚR („nepřípustná fragmentace a neprostopnost krajiny a zhoršení dopravní obslužnosti města“).

7. Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS4 a terminálu tak, jak je v návrhu 5aZÚR ÚK, bez patřičného řešení navazující dopravní infrastruktury a navazujících ploch v okolí terminálu. Pokud obce Přestavlký a Kleneč v rámci územní samosprávy umožní ve svých územních plánech ve vazbě na terminál jakoukoliv zástavbu (zejména logistiku a výrobu), bude Roudnice nad Labem postižena dálkovou přepravou. Toto návrh 5aZÚR ÚK neřeší („nepřiměřený zásah do rozvoje území“)

### **Rozhodnutí o námitce N 6:**

Námitka **se zamítá.**

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 6:**

#### Ad 1.

ZÚR jsou koncepčním dokumentem. 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.

Předmětem 5aZÚR ÚK je prověření a následné vymezení nevhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování ZÚR/AZÚR známy a nelze je ani předjímat.

(Pozn.: Toto je princip územního plánování, stanovený stavebním zákonem. Skutečnost, že oprávněný investor současně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje podrobnější dokumentaci jednotlivých staveb neopravňuje pořizovatele k odchýlení se od dikce zákona a řešit v rámci AZÚR záležitosti, které nemohou být jejím předmětem ani součástí.)

Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „*zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – 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 zohledněn pouze prostřednictvím rozšíření návrhového koridoru v úseku Mnetěš až k.ú. Podluský – viz odůvodnění šířky koridoru v kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“ – „Šířka koridoru“ textové části Odůvodnění II.A a výkres č. 8 Schéma šířkového uspořádání variant koridoru 5aZÚR ÚK pro koridor ŽD1-C následovně:

„*Rozšíření v úseku hranice Středočeského a Ústeckého kraje (obec Mnetěš) – k. ú. Podluský*

- *Rozšíření je navrženo pro možné upřesnění stavebně-technických parametrů dráhy v podrobnějších stupních projektové přípravy, prověření možného umístění stavby do těsného souběhu s tělesem dálnice D8 a realizaci terminálu Roudnice nad Labem.*
- *Na území obce Kleneč je koridor vymezen včetně ramene pro řešení křížení stavby se železniční tratí č. 096.“*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Dle výroku se návrhem 5aZÚR ÚK vymezuje „koridor pro železniční dráhu...“ Podle § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona je „koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Podle písm. m) bodu 1. téhož paragrafu i odstavce jsou „dopravní infrastrukturou, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení“. Dráhu definuje § 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách jako „cestu určenou k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy“, provozování dráhy potom definuje jako „činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava“. Zařízením služeb se rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.

Danou problematiku podrobněji rozvádí vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah - v části třetí „Součásti dráhy, technické podmínky a požadavky pro stavbu dráhy a stavby na dráze a technické podmínky provozuschopnosti dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky“, hlavě první „Součásti dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky“. Podle § 9 písm. h) jsou součástí dráhy „pevná zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy a k nim příslušející budovy“, podle písm. i) jsou součástí dráhy „budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování“.

Na základě shora uvedeného lze konstatovat následující:

Důvodem vymezení úseku RS4 [(Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha] koridoru vysokorychlostní železniční dopravy ŽD1 v čl. (83a) PÚR ve znění aktualizace č. 4 bylo „propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru...“ Jedním z úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo „prověřit možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu...“ Úkolem pro územní plánování (pro Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy) potom bylo „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha-Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem-hranice ČR/Německo (-Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu“.

Z hlediska územního plánování měl být ve vazbě na novou koncepci Rychlých železničních spojení dle UV ze dne 22.5.2017 č. 389 vymezen koridor, který, na rozdíl od stávající územní rezervy VRT-ZR1, napojí Ústí nad Labem zastávkou přímo na této vysokorychlostní trati, nikoliv zprostředkovaně, např. konvenční tratí do jiné zastávky na vysokorychlostní trati. Jelikož od této podmínky se odvíjí potřebná trasa koridoru, bylo v čl. (83a) PÚR město Ústí n.L. uvedeno výslovně.

Z hlediska územního plánování na úrovni obecnosti 5aZÚR ÚK se řeší pouze koridor („prázdný pruh území“), ve kterém může být následně umístěna stavba železniční dráhy a s ní souvisejících zařízení. Počet a rozmístění zastávek není součástí vymezení tohoto koridoru 5aZÚR ÚK. Co všechno je součástí dráhy (kterou lze do koridoru umístit), stanoví zákon o dráhách a jeho prováděcí vyhláška (stavební a technický řád drah). Aby byla dráha provozuschopná, musí obsahovat veškeré součásti, dané právními předpisy. Terminál i údržbová základna takovými součástmi, s odkazem na § 9 písm. h) a i) stavebního řádu drah, nepochybně jsou.

Terminál Roudnice nad Labem i stanice údržby (v obecné rovině) jsou součástími železniční dráhy, pro kterou je v čl. (83a) PÚR ČR vymezen koridor vysokorychlostní

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

železniční dopravy ŽD1, úsek RS4, a v souladu s úkoly v tomto článku stanovenými je na základě návrhu oprávněného investora předmětem 5aZÚR ÚK . Koridor ŽD1 (včetně terminálu i stanice údržby) bude následně zpřesněn, případně zúžen v územním plánu. Tento postup odpovídá „hierarchii územního plánování“ i podatelem citovanému textu z rozsudku č.j. 6 As 257/2016 – 55 (rozsudek samotný se zabývá jiným problémem).

Z uvedených důvodů nezbylo než námitku N 6/1 zamítnout.

Pozn.: Konkrétní stavby, na jejichž projektovou dokumentaci se podatel odvolává, nejsou podkladem pro pořizování 5aZÚR ÚK . Oprávněný investor je sice zveřejňuje ve stejném čase, ale na zákonný proces pořizování 5aZÚR ÚK to nemůže mít vliv.

### Ad 2

PÚR skutečně neukládá „přímé napojení Roudnicka na VRT/RS4 terminálem...“, natož jeho kapacitu. Jak ale bylo citováno v odůvodnění bodu 1., jedním z důvodů vymezení ŽD1 – RS4 v PÚR bylo mj. „*spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru*“. Znamená to, že z hlediska PÚR mohou být „spojena“ kterákoli města u koridoru. Navržením trasy koridoru ŽD1 bylo pověřeno Ministerstvo dopravy z titulu ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy, který podle § 17 kompetenčního zákona odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. Z provozních, technických, ekonomických, případně jiných důvodů navrhlo MD prostřednictvím oprávněného investora „zastávku VRT“ (označovanou jako terminál) včetně stanice údržby na Roudnicku, k čemuž bylo zapotřebí v předpokládaném místě mírně rozšířit návrhový koridor ŽD1. To je v rámci 5aZÚR ÚK vše.

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze 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. 5aZÚR ÚK neřeší kapacitu ani technické řešení těchto staveb. Veškeré negativní dopady terminálu (včetně předpokladu jeho nadmístního významu) podatel odvozuje od konkrétního návrhu, vzešlého z architektonické soutěže, vyhlášené oprávněným investorem. Z těchto podkladů 5aZÚR ÚK vycházet nemůže.

Veškeré dopady na dopravní situaci i vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel může mít až konkrétní stavba, nikoli „prázdný pruh území“ (koridor), vymezený v ZÚR. Veškeré v SEA předpokládané vlivy koridoru se vyhodnocují sice podle jednotlivých složek životního prostředí, ale pro celou koncepci (návrh 5aZÚR ÚK ). Jelikož nejsou známy jednotlivé stavby a jejich řešení, nelze specifikovat ani kvantifikovat jejich vlivy. To lze až na základě dokumentace k umístění stavby nebo ke společnému povolení včetně posouzení záměru (EIA). Případná potřeba změny navazující dopravní infrastruktury může být řešena až v dalších stupních územně plánovací dokumentace, až budou k dispozici podrobnější podklady.

K možnosti pořízení aktualizace ZÚR „cestou zprávy o uplatňování ZÚR“:

Podle § 42 odst. 6 stavebního zákona „*je-li kraji podán oprávněným investorem návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje z důvodu rozvoje veřejné dopravní nebo technické infrastruktury [§ 2 odst. 1 písm. k)], zastupitelstvo kraje bezodkladně rozhodne o aktualizaci zásad územního rozvoje a jejím obsahu. Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje se v tomto případě nepořizuje*“. Toto ustanovení je účinné od 1.1.2013 - na základě novely zákonem č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon o územním plánování a stavebním řádu a některé související zákony. Podle důvodové zprávy „*se tento postup doplnil z důvodu potřeby urychlit vytvoření podmínek pro přípravu veřejné dopravní nebo technické infrastruktury (...)* Vzhledem k tomu, že zadáním této aktualizace nebude zpráva o uplatňování ZÚR za minulé období, musí být v rozhodnutí zastupitelstva kraje uveden

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*obsah aktualizace.*“ Je tedy zřejmé, že podmínění aktualizace ZÚR na návrh oprávněného investora pořízením zprávy o uplatňování ZÚR v minulém období by bylo v rozporu se stavebním zákonem.

Podatelem uváděné územní souvislosti v širším okolí, včetně jimi vyvolaných vlivů na životní prostředí, mohou být řešeny až při znalosti konkrétního řešení (včetně všech „funkcí“ a kapacity) terminálu. S odkazem na § 36 odst. 3 stavebního zákona v rámci aktualizace ZÚR být řešeny nemohou.

Námitka N 6/2 byla proto zamítnuta.

### Ad 3.

Ve věci vybudování terminálu a navazujících územních a dopravních souvislostí včetně posouzení jejich vlivů na životní prostředí lze odkázat na text obou předchozích bodů.

Přínosy vysokorychlostní železniční dopravy v koridoru ŽD1 jsou uváděny pro celou republiku (nejen), protože se jedná o celorepublikový záměr mezinárodního významu. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí však podléhá návrh 5aZÚR ÚK (jako koncepce), který je zpracován pro území Ústeckého kraje. Proto jsou zkoumány dopady navrhovaného koridoru jen na území Ústeckého kraje, nikoliv na celou republiku (zjednodušeno).

Podatel jako příklad absence celostního posouzení uvádí str. 13 odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK. Text v citovaném smyslu byl nalezen pouze na str. 103 textové části Odůvodnění II. A návrhu 5aZÚR ÚK, jako součást „zjedodušeného environmentálního a dále dopravně-technického porovnání variant“, proto je reagováno na text na str. 103 a jejím okolí.

Ohledně fragmentace krajiny je na str. 100 zmiňováno, že *„míra vlivu na krajinný ráz a fragmentaci krajiny v úsecích, kde je trať vedena v souběhu s dálnicí D8, konvenční železnici nebo v tunelu je hodnocen pozitivně“*. Podatelem uváděný „pouze lokální vliv koridoru na fragmentaci krajiny“ v textu dohledán nebyl, ale z vyhodnocení SEA vyplývá, že v územích mimo souběh se stávající dopravní infrastrukturou se bude míra fragmentace odvíjet od technického řešení trati a bude lokálního vlivu.

Lovosice jsou zmiňovány jako významné město na stávající konvenční trati č. 090 (v úseku mezi dvěma terminály ŽD1 - Roudnice n.L. a Ústí n.L.), které bude prostřednictvím sjezdu u Hrobců napojeno na síť rychlých spojení. PÚR dle čl. (130) v Lovosicích plánuje veřejný terminál a přístav s vazbou na logistická centra (VTP). Proto jsou v podatelem uváděném textu citovány Lovosice, nikoliv Roudnice nad Labem.

K podatelem požadovanému „celkovému posouzení a vyhodnocení konceptu Rychlých spojení“ je třeba připomenout, že územní dopady mají pouze „nové koridory“ a jen ty jsou předmětem návrhu 5aZÚR ÚK i předmětem posouzení SEA. Posuzovanou koncepcí v tomto případě není koncepce Rychlých spojení, ale návrh 5aZÚR ÚK (§ 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve spojení s přílohou ke stavebnímu zákonu). Koncepci Rychlých spojení zpracovalo MD za součinnosti dalších ministerstev a ústředních správních úřadů a schválila ji vláda. K podatelem navrhovanému „celkovému vyhodnocení vlivů koncepce Rychlých spojení“, tedy mimo linii stavebního zákona, nejsou Ústecký kraj ani krajský úřad kompetentní.

Námitka N 6/3 byla proto zamítnuta.

### Ad 4.

Námitka se opět týká podatelem předpokládané změny dopravních toků na území města Roudnice nad Labem a zvýšení intezity osobní automobilové dopravy k terminálu, která podle jeho názoru měla být posouzena a řešena jako vyvolaná investice. Podatelem



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

předpokládané změny ne/nastanou podle toho, jakou parkovací kapacitou bude terminál disponovat, zda budou místní obyvatelé dojíždět za prací VRT nebo konvenční železnicí z bližší zastávky, zda budou na terminál dojíždět individuální nebo hromadnou dopravou, případně na kole. Toto vše bude možné zodpovědět a řešit až v dalších fázích územního plánování, ve vazbě na podrobnější podklady.

Podatelem uváděné širší vazby musí být řešeny nejpozději v dokumentaci k umístění stavby terminálu a posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Město Roudnice nad Labem se z titulu dotčeného územního samosprávného celku bude moci vyjádřit k dokumentaci EIA a v navazujícím řízení před stavebním úřadem se stane účastníkem řízení, pokud se do něj přihlásí (§ 9c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí), i kdyby nebylo účastníkem z titulu osoby, jejíž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno.

Předpokládané synergické a kumulativní vlivy návrhu 5aZÚR ÚK na životní prostředí byly v SEA vyhodnoceny, eliminační a minimalizační opatření byla navržena a propována do návrhu 5aZÚR ÚK (podrobně viz argumentace Ua4). Řešení návrhem 5aZÚR ÚK vyvolaných investic ani vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí v rámci aktualizace ZÚR na návrh oprávněného investora nemá oporu v právních předpisech.

Námítka N 6/4 proto byla zamítnuta.

### Ad 5.

Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru, „prázdného pruhu území“ šíře 100 – 1200 m, pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotná. Technické řešení tratě nelze v tomto okamžiku předjímat. Přesné umístění v navrženém koridoru a konkrétní 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, a to již konkrétního záměru (EIA).

ZÚR jsou koncepčním dokumentem. 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, 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.

V daném případě se v 5aZÚR ÚK vymezuje koridor, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Stavebně technické řešení ani konkrétní umístění těchto staveb v navrženém koridoru není známo a nelze ho ani předjímat. V SEA se, obecně, vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce, v tomto případě návrhu 5aZÚR ÚK, což je již zmiňovaný „prázdný“ koridor pro budoucí umístění železniční tratě. Je evidentní, že dopad na jednotlivé složky životního prostředí včetně veřejného zdraví bude mít až tzv. uplatnění koncepce, v tomto případě realizace a provoz tratě a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, způsob jejich realizace i následný provoz může být řešen až v dokumentaci k umístění stavby nebo společnému povolení. Vlivy těchto staveb a činností budou předmětem posouzení záměru na životní prostředí včetně veřejného zdraví (EIA). Ve vyhodnocení SEA jsou tyto vlivy budoucí stavby, pro kterou je koridor vymezován, posuzovány jako vlivy uplatnění koncepce a identifikovány a kvantifikovány odborným odhadem posuzovatele SEA s odborným vzděláním a příslušnou autorizací MŽP (podrobně viz argumentace Ua4). Existence a intenzita těchto budoucích předpokládaných vlivů stavby a jejího provozu je přímo závislá na konkrétním řešení, které

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 zase odvíjí od geologických a hydrogeologických průzkumů atp., ale také na technické úrovni jak železničních vozidel, tak např. protihlukových opatření, aktuální v době projektování stavby a posuzování EIA.

V podrobnosti 5aZÚR ÚK je základní rozvaha o rozsahu hlukových limitů popsána na str. 146 SEA. Na základě výpočtů z technicko – provozní studie VRT byla zjištěna 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 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.“

Skutečnost, že oprávněný investor současně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje podrobnější dokumentaci stavby, nemůže pořizovatel s odkazem na zákonnou úpravu ZÚR/AZÚR ve stavebním zákoně a zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí zohlednit.

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, a proto byly v čl. [69b] a [69c] výroku 5aZÚR ÚK uloženy příslušné úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování o možnostech využití koridoru.

Námítka N 6/5 tak byla zamítnuta.

### Ad 6.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

až k Roudnici nad Labem, rozšíření stávající železniční trati č. 130 v úseku Ústí nad Labem – Chlumec). 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 zřít sjezdy) levobřežní konvenční trať č. 090 a pravobřežní konvenční trať č. 072.

Na základě prověření koridorů v rámci 5aZÚR ÚK 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.

Opět – ke konkrétnímu stavebnětechnickému řešení nelze v 5aZÚR ÚK ze zákona přihlížet. Podatelem namítaná fragmentace území v důsledku oplocení trati tak v ZÚR rozhodně řešena být nemůže. Oplocení samotné navíc fragmentaci krajiny pravděpodobně nepůsobí, zabrání ale prostupnosti krajiny pro zvěř i člověka.

V každém případě záleží až na stavebnětechnickém řešení stavby. Trať totiž nemusí být oplocena bezvýhradně vždy. Podle § 24b odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (stavební a technický řád drah) musí být „*dráha celostátní, budovaná pro rychlost vyšší než 200 km/h, zabezpečena proti vniknutí nepovolaných osob, zvěře nebo pádu cizích předmětů na takovou dráhu*“. Pokud bude např. dráha vedena na estakádě, k vizuální fragmentaci krajiny, podle okolností, pravděpodobně dojde, ale k omezení prostupnosti krajiny nikoliv.

Na základě shora uvedeného byla námitka N 6/6 zamítnuta.

### Ad 7.

Jak již bylo uvedeno v předchozích bodech této námítky N 6, řešení navazující dopravní infrastruktury a navazujících ploch v okolí terminálu není a nemůže být předmětem návrhu této 5aZÚR ÚK .

Pokud jde o obavy podatele, že samosprávy obcí Kleneč a Přestavky mohou ve svých územních plánech umožnit jakoukoliv zástavbu, např. pro logistiku či výrobu nadmístního významu, která by měla negativní vliv na město i obyvatele Roudnice nad Labem, jsou řešitelné běžným postupem v rámci územního plánování:

- K návrhu územního plánu (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává) mohou sousední obce uplatnit připomínky.
- Podle § 43 odst. 1, věty poslední stavebního zákona „*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*“.
- Podle § 50 odst. 7 nebo podle § 55b odst. 4 pro zkrácený postup pořizování změny ÚP zašle krajský úřad jako nadřízený orgán pořizovateli „*stanovisko k návrhu změny územního plánu z hledisek zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy, souladu s politikou územního rozvoje, územním rozvojovým plánem a souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem. (...) V případě, že krajský úřad upozorní ve stanovisku pořizovatele na nedostatky z uvedených hledisek, lze v řízení o změně územního plánu pokračovat až na základě potvrzení krajského úřadu o odstranění nedostatků*“.

Námitka N 6/7 byla proto zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 7. Námítka N 7 (město Hoštka)

# Město Hoštka

nám. Svobody 2, 411 72 Hoštka  
STAVEBNÍ KANCELÁŘ

Milan Konfršt  
14.01.2023 07:49:43 +0100  
Signer:  
CN=Milan Konfršt  
C=cz  
O=Město Hoštka  
2.5.4.97b1b10c7c-00263648  
Public key:  
RSA/2048 bits

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

V Hoštce 13.1.2023

Č.j.: 160 /2023  
PID: DZNH3OP0S2FL  
Spis: SD /2023

Zn.: Mu

vyřizuje: a.muller@hostka.cz

## **Námítky k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ).**

Vzhledem k tomu, že město Hoštka je dotčeno 5aZÚR ÚK uplatňujeme své námítky dle § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona, kdy jsme si všimli, že v našem městě je nadále vedena plocha ochranného pásma vodních zdrojů, ačkoliv jsme na tuto skutečnost upozorňovali dopisem ze dne 9.10.2019, naše č.j.: H/1423/2019, Vám doručený datovou schránkou dne 15.10.2019 a to v rámci námítky k návrhu 2aZÚR ÚK.

Odůvodnění:

Ochranné pásmo bylo zrušeno Rozhodnutím Okresního úřadu Litoměřice dne 3.10.2001 viz příloha. Upozorňujeme, že došlo k přečíslování pozemků a původně označení pozemek v Rozhodnutí 353 má nové číslo 353/3 v k.ú. Hoštka.

V rámci aktualizace 5aZÚR ÚK žádáme o zařazení správního území města Hoštky do rozvojové oblasti republikového významu a to z důvodu možného čerpání dotací, neboť podání žádosti o dotaci je někdy podmíněno, že se obec musí v této oblasti nacházet.

Žádáme o vysvětlení, proč v zaslané dokumentaci a to Srovnávacím výkresu ploch a koridorů je v legendě železniční trať 072 uvedena jako návrh, když uvedený návrh kopíruje stávající železniční trať.

S pozdravem

**M i l a n K o n f r š t**  
starosta města

### **Přílohy:**

Usnesení Rady města Hoštky o námitkách

TELEFON  
416 814 139, 814 114

FAX  
416 814 139

E-mail  
[hostka@hostka.cz](mailto:hostka@hostka.cz)

BANKOVNÍ SPOJENÍ  
ČSOB a.s. 275 156 995/0300

IČO DIČ  
00263648 CZ00263648



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka N 7:**

- a) Podatel požaduje odstranění zrušeného ochranného pásma vodních zdrojů na území města Hoštky, které je v 5aZÚR ÚK nadále vedeno.
- b) Podatel požaduje v rámci 5aZÚR ÚK zařadit správní území města Hoštky do rozvojové oblasti republikového významu.
- c) Podatel požaduje vysvětlit, proč je v legendě Srovnávacího výkresu ploch a koridorů železniční trať 072 uvedena jako návrh, když tento návrh kopíruje stávající žel. trať.

### **Rozhodnutí o námitce N 7:**

Námítka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 7:**

#### Ad a)

Podatelem uváděný požadavek na odstranění zrušeného ochranného pásma vodních zdrojů se netýká návrhu 5aZÚR ÚK - není předmětem této aktualizace, ke kterému je možné podávat námitky.

Námítka N 7a) bylo proto nutné zamítnout.

Pozn.: Věcnou stránku informace bere požizovatel na vědomí.

#### Ad b)

Podatelem požadované zařazení do rozvojové oblasti republikového významu nelze řešit v rámci 5aZÚR ÚK, jejíž předmětem je výlučně návrh oprávněného investora na vymezení koridoru ŽD1 (a zrušení územní rezervy VRT-ZR1).

Námítka N 7b) bylo proto nutné zamítnout.

Pozn.: Tento požadavek je třeba uplatnit jako připomínku obce k návrhu zprávy o uplatňování ZÚR ÚK za uplynulé období.

#### Ad c)

Výkres č. 7 „Srovnávací výkres: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES“ je součástí grafické části odůvodnění 5aZÚR ÚK. Jak je popsáno v nadpisu výkresu i v legendě, jeho účelem je zobrazení vztahu mezi záměry, uvedenými v platných ZÚR a záměry navrhovanými aktualizací ZÚR č. 5.

Železniční trať č. 072, vyznačená na výkrese fialovou barvou, je spolu s dalšími záměry ze stávajících ZÚR v legendě zařazena ve sloupci „Plochy a koridory nadmístního významu“. Vedlejší sloupec legendy je označen „Územní systém ekologické stability – návrh“. Oba tyto sloupce legendy obsahují návrhy ze stávajících ZÚR ÚK. Naproti tomu první sloupec legendy, nazvaný „Změny provedené v 5. aktualizaci zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“, obsahuje pouze 4 „položky“: Žluté orámování pro všechno, co je navrhováno v 5aZÚR ÚK a dále 3 barvy pro odlišení jednotlivých variant koridoru ŽD1 (A, B, C) uvnitř tohoto žlutého orámování.

Fialová trať 072 je ve výkresu označena C-E61. Podle čl. [70a] současně platné „ZÚR ÚK *zpřesňují koridor konvenční železniční dopravy C-E61, Koridor Děčín– Nymburk–Kolín včetně Libické spojky, Golčův Jeníkov–Světlá nad Sázavou, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor železniční tratě č. 073 a č. 072 Děčín – Ústí nad Labem – Štětí, optimalizace. Koridor je sledován v ZÚR ÚK jako VPS – C-E61. Šířka koridoru je stanovena 60 m.*“

Požadované vysvětlení bylo podáno; námitka N 7c) tak byla zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 8. Námítka N 8 (město Litoměřice)



Rada Města Litoměřice

Město Litoměřice

Č. j.: MULTM/0004107/23/KST

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

Telefon: +420 416 916 111  
E-mail: podatelna@litomerice.cz

Litoměřice 16. 01. 2023

#### **Vyjádření Rady města Litoměřice k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje**

V souvislosti se zveřejněním návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jehož předmětem je variantní řešení vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní železniční trati, uplatňuje Město Litoměřice v souladu s § 39 a § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vyjádření (přípomínku). Toto vyjádření je uplatňováno ke všem třem navrhovaným variantám:

Město Litoměřice souhlasí s navrhovaným vedením vysokorychlostní železniční trati východně od města (bez ohledu na navrženou variantu), neboť umožňuje plynulé a přímé spojení Litoměřic (včetně navazujících spádových obcí) a Prahy. Navrhované řešení současně umožňuje převedení nemalého objemu nákladní železniční dopravy mimo správní území města Litoměřice.

S pozdravem

Ing. Radek Löwy  
Starosta města

Ing.  
Radek  
Löwy

Digitálně podepsal  
Ing. Radek Löwy  
Datum: 2023.01.16  
08:57:49 +01'00'

Toto vyjádření bylo schváleno Radou Města Litoměřice usnesením č. 6/1/2023 dne 11. 1. 2023.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 8:**

Město Litoměřice souhlasí s navrhovaným vedením vysokorychlostní trati východně od města.

### **Rozhodnutí o námitce N 8:**

S odkazem na § 172 odst. 5 správního řádu upravující opatření obecné povahy i na § 39 odst. 2 stavebního zákona jako speciálního ustanovení pro řízení o zásadách územního rozvoje lze podat námitku pouze proti návrhu.

Podání města Litoměřic proti návrhu nesměřuje, tudíž **se nejedná o námitku**. Informace z podání byla vzata na vědomí.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 9. Námítka N 9 (obec Křešice)

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

Spisová značka: KUUK/016295/2022/27  
Číslo jednací: KUUK/182580/2022

v Křešicích, dne 31. 1. 2023

*prostřednictvím datové schránky*

Podatel:

**Obec Křešice**

se sídlem: Nádražní 84, Křešice

IČO: 00263851

zastoupena Michalem Mančalem, starostou

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

*Námítky jsou vztaženy výhradně ve vztahu k předmětu řešení 5aZÚR ÚK, kterým je:*

*zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZRI vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK,*

*vymezení koridoru pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (–Dražďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).*

*Koridor je v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách:*

*ŽD1-A – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (–Dražďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);*

*o VARIANTA A „Mrchový kopec“*

*ŽD1-B – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (–Dražďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);*

*o VARIANTA B „Holý vrch“*

*ŽD1-C – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (–Dražďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).*

*o VARIANTA C „Pod Bulfem“*



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*Námítka k variantě ŽD1-B „Holý vrch“ a ŽD1-C „Pod Bulfem“, obě varianty mají na území obce Křešice identickou stopu.*

**1) Vymezení území dotčeného koridorem VRT/RS 4, varianta ŽD1-B a ŽD1-C.**

Obec Křešice jako podatel je dotčena koridorem ŽD1, ve všech nově navržených variantách. Variantou ŽD1-B a ŽD1-C je dotčeno k.ú. Nučnice, k.ú. Křešice u Litoměřic a k.ú. Zahořany u Litoměřic.

**2) Námitky**

Obec Křešice nesouhlasí s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C. Nesouhlasíme s vymezením koridoru, 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 v koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

*Námítka 1)*

*Rozpor 5aZÚR se základními republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, nevhodné urbanistické umístění koridoru ŽD1 v těsné blízkosti sídel i přímo v zastavěném území.*

**Odůvodnění:**

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užité hodnoty.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru.*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Odůvodnění námítky 1, bodu 14)

Hodnota kulturní krajiny oblasti Křešic spočívá především v postupném návratu k udržitelnému hospodaření rodinných zemědělských farem, které navazují na péči a obhospodařování krajiny z doby před nástupem zemědělské kolektivizace. K tomuto hospodaření jsou vytvořeny dobré předpoklady polabské krajiny opřené o zvedající se pahorkatinnu Východního Středoohoří. Hospodaření probíhá na půdách nejlepší bonity v těsném sousedství chráněných botanických lokalit. Krajina nese jedinečnou stopu historického vývoje s řadou významných kulturních památek. Nejedná se o krajinu chráněnou, ani o krajinu rekreační. Krajina živi své obyvatele a její zásadní hodnota spočívá v rozdrobené struktuře zeleninových polí v kombinaci s chmelnicemi umístěnými v jedinečné konfiguraci a půdním složení Polepských blat. Koridor **ŽD1-B / ŽD1-C**, jako průmět na území obce Křešice zabírá plochu 110,1 ha, což představuje 9,9% celkové plochy obce Křešice! Navrhovaná 5aZÚR ÚK vzhledem k šíři záboru na zemědělské půdě v Křešicích zásadně poškodí výše popsané krajinné hodnoty, protože jedinečný ráz krajiny vytvářejí pouze její obyvatelé. Vymezení koridoru ve třech variantách stanovených pouze Ministerstvem dopravy bez ohledu na zájmy a potřeby místních obyvatel proběhlo bez veřejného projednání tohoto zadání, které kulhá v mnoha směrech. Není dosaženo shody mezi obcemi a městy, realizace změny 5aZÚR je nevhodná a neproběhlo plnohodnotné porovnání všech variant, zejména trasy původního koridoru ZÚR.

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace problematiky sociální segregace s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.*

*Ve vybraných úsecích je koridor vymezen v prostoru mezi dvěma sídly, jejichž vzdálenost je menší než 1 km (např. varianta ŽD1-B – Chodouny/Lounky, varianta ŽD1-C – Hrobce/Židovice). Jedná se o výjimečné případy, kdy může být zásadním způsobem narušena propustnost území pro člověka a ovlivněna sociální soudržnost obyvatelstva.*

### Odůvodnění námítky 1, bodu 15)

Nesouhlasíme s tvrzením výjimečnosti případů rozdělení sídel. Případů, kdy koridor ŽD1 rozděljuje sídla, je hned několik, jedná se o oddělení místních částí obcí od jejich středisek. V červené variantě **ŽD1-B** se jedná o Chodouny a Lounky, v zelené **ŽD1-C** a **ŽD1-B**, které pokračují za obcí Chodouny ve stejné trase, se jedná o Polepy a Okna, od Křešic jsou rozdělovány místní části Zahořany a Sedlec, v modré variantě **ŽD1-A** se pak jedná o Hrobce a Rohatce a další odtržení sídel Travčice a Nučnický. Negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel nastanou během a po realizaci navrhované aktualizace likvidací rodinného zemědělského podnikání v oblasti Křešic. V místní části Zahořany je trasa vedena přímo zástavbou, ve Studii proveditelnosti je zmíněna nutnost demolice objektů v trase tunelu, další objekty se stanou neobyvatelnými. Náhrada za tuto likvidaci je slibována pouze v zákonném rozmezí náhrady za zábor půdy v hodnotě osminásobku odhadní ceny, za nemovitosti v hodnotě 1,5 násobku odhadní ceny, což je zcela nepřijatelné. Další kompenzace obcím ani občanům nejsou řešeny.

Ve zhodnocení v SEA není řešena problematika zátěže území během stavby, skladování a transportu rubaniny, který ovlivní obyvatele na území obce Křešice dočasným zábohem, prašností a hlukem ze stavby po dobu min. 5-7let. Jedná se kromě prostorové segregace o další zásadní vliv na sociální soudržnost obyvatel. Krajinné vazby a propustnost zemědělské krajiny bude narušena.

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK: 5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění propustnosti území pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) 5aZÚR ÚK však nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění propustnosti území fragmentovaného záměrem dráhy. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění propustnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění propustnosti území pro volně žijící živočichy a člověka je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru **ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C** stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.*



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.*

*„Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: 5aZÚR ÚK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje mající republikový význam. Navrhovanému řešení, tj. způsobu vymezení koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C na území Ústeckého kraje, předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic s. o., jakožto oprávněným investorem záměru“.*

*Vymezení koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C dále vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií (např. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie 2. fáze), které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Ústeckého kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.*

*Nejvhodnější varianta koridoru bude dle požadavků stavebního zákona vybrána zejména s ohledem na výsledky veřejného projednání, kterého se v souladu s možností stanovenými stavebním zákonem mohou zúčastnit jak obyvatelé území, tak i jeho uživatelé.*

*Navrhované řešení 5aZÚR ÚK je v souladu s určením rozvojových oblastí a os vymezených v PÚR ČR a zpřesněných v ZÚR ÚK, zejména rozvojové osy republikového významu OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (–Dresden) a rozvojové oblasti republikového významu OB6 Ústí nad Labem.*

### Odůvodnění námítky 1, k bodu 16)

Jsme přesvědčeni, že stanoveným republikovým prioritám a strategii zakotvené v PÚR ČR lze vyhovět i ve stávajícím platném koridoru územní rezervy v platných ZÚR. V tomto smyslu jsme přednesli řadu návrhů v rámci pracovní skupiny, svolané hejtmánem Ústeckého kraje.

Obec Křešice je návrhem AZÚR stavěna do pozice, kdy je zásadně dotčena všemi navrženými variantami, které se na území obce Křešice sbíhají. Původní koridor, který ze zákona musely zanést do svých územních plánů všechny obce, je z rozhodnutí státu na základě komise MD změněna, zadání proběhlo bez veřejného projednání. Obec Křešice dlouhodobě spolu s obcemi spolků Rozvrtaná krajina prosazuje řešení zvýhodňující celek – tedy rychlé spojení na evropské úrovni, před řešením upřednostňujícím jednostranné zájmy regionálních měst. V rámci aktualizace byla ohodnocena také původní trasa rezervy ZÚR, která v mnoha ohledech byla hodnocena rovnocenně s nově navrženými trasami. Navrhovaná aktualizace nepřináší z pohledu místních obyvatel, kteří mají být účastni na hledání nejlepšího řešení, žádnou výhodu oproti původní trase rezervy, kterou aktualizace navrhuje zrušit. Nesouhlasíme se zrušením stávajícího koridoru ZÚR, protože nebylo prokázáno, že je méně výhodný. Zároveň byla během projednání představena varianta H, která také splňuje komplexní republikové a především evropské zadání. Tato varianta má oproti variantám navrhovaným ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C zásadní výhodu přímého napojení Litoměřic také ve směru Ústí nad Labem a Drážďany s využitím územní rezervy od Roudnice nad Labem k Bohušovicím nad Ohří. Varianta H minimalizuje vzdálenost mezi bodem opuštění platného koridoru a mezi tunelovým úsekem, který je z podstaty méně konfliktní. Z těchto důvodů je nezbytné tuto variantu porovnat s navrženými variantami ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C, které 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 nízkoe emisní dopravy pro budoucnost, včetně možnosti její budoucí modernizace. Zastupitelstvo Ústeckého kraje zpracovateli uložilo usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 porovnání s původním koridorem rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území.

*Citace z hodnocení „V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru VRT (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru“.*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

**Porovnání je nutno provést ve smyslu citovaného usnesení plnohodnotně, původní koridor rezervy není možné diskvalifikovat změnou koncepce dodatečným přidáním nákladní dopravy do zadání.**

### Námítka 2)

**Chybné posouzení vlivu na krajinu, její hodnoty, ekologické funkce, prostupnost a fragmentaci, vlivu na krajinný ráz a ochranu nezastavěného území.**

### Odůvodnění:

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není rozvoj venkovských území a oblastí. 5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění ochrany lesních porostů, vodních ploch, kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje, tj. stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru **ZD1-A / ZD1-B / ZD1-C**.*

*Zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa byly mj. jedněmi z kritérií při vícekritériální analýze variant koridoru provedené v rámci 5aZÚR ÚK, která sloužila jako základní východisko pro stanovení doporučené varianty (viz kapitola 7. tohoto odůvodnění).*

*Z hodnocení SEA: Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad 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. /zvýrazněno podatelem/*

*Z hodnocení SEA, složkové analýzy: Za nejvýznamnější zásahy ve vztahu k zemědělskému půdnímu fondu lze považovat zábory nadprůměrně bonitních půd v I. a II. třídě ochrany. Rozsah plošných záborů pro dopravní záměry je závislý na jejich významnosti, s níž obvykle souvisí šířka koridoru. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv. /zvýrazněno podatelem/*

### Odůvodnění námítky 2, bodu 14a)

*Zábor ZPF na území Křešic při uvažované šířce trati 40m zabere 9,6 ha trvalým zábořem a mnoho další půdy poškodí během stavby a navrhované ražby tunelů. Hloubený úsek Zahořanského a Středohořského tunelu bude zabírat další min. 2,5 ha zemědělské půdy /viz studie proveditelnosti SŽ, 12\_2020 „TUNELY“ 250+380+10 m, celkem 640x40m/. Ochrana ZPF není řádně vyhodnocena, nejsou uvedena žádná opatření, nebo principy ochrany zemědělské půdy.*

*Navržená liniová stavba, která podle návrhu 5aZÚR musí být celoplošně oplocena, křížena zásadně mimoúrovňově ze své podstaty zkomplikuje a znemožní prostupnost území. Viz citace odstavec 22) vyhodnocení: „Bezpečnost a plynulost dopravy vychází z obecného pojetí provozu na vysokorychlostních tratích, které jsou součástí systému rychlých spojení. Ty musí být právě s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úrovněová křížení.“*



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka 3)**

**Nedostatečné vyhodnocení vlivu na prvky ÚSES, přímých a nepřímých vlivů jednotlivých součástí zásad územního rozvoje na evropsky významné lokality a ptáčích oblastech a jejich předměty ochrany.**

### **Odůvodnění:**

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Současně s návrhem 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona bylo tedy zpracováno i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož nedílnou součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptáčích oblastech (NATURA 2000). Tato vyhodnocení obsahují posouzení míry ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí předemtnou koncepcí – 5aZÚR ÚK – a stanovují opatření pro předcházení, snížení nebo vyloučení zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů; v případě 5aZÚR ÚK jsou tato opatření stanovena pro každou variantu zvlášť.*

*Uzavření variant koridoru, jejich posouzení a projednání je nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty, která bude s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona, ale bude naplněn také účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. bude zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejvhodnější varianty.*

*Pro vyhodnocení a následně výběr nejvhodnější varianty podle § 42b odst. 8 stavebního zákona bude jedním z podkladů výsledek veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, kdy podle § 4 odst. 3 stavebního zákona ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona musí dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně. Ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice uvedou připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.*

*Potřeba stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 37 odst. 7 stavebního zákona nebyla prokázána.*

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK:** *Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, nedošlo by k dalšímu narušení krajinného rázu, který je již v současné době stávajícími liniovými dopravními stavbami a vysokou mírou urbanizace území a specifickým způsobem jeho využití (těžba nerostných surovin, průmysl) dotčen. Bez uplatnění koridorů pro velké liniové dopravní stavby by nedošlo k větší fragmentaci krajiny a k dalšímu zhoršení průchodnosti území, která již je z tohoto pohledu dnes značně narušená.*

*Citace z vyhodnocení vlivů na životní prostředí /SEA/:*

*„Uzavření koridoru dopravní infrastruktury a následná realizace liniové dopravní stavby v něm může potenciálně významně ovlivnit propustnost krajiny pro volně žijící živočichy i člověka, zvýšení její fragmentaci a vytvoření migračních bariér. V silně urbanizovaných oblastech může být trend fragmentace krajiny a snížení její propustnosti v důsledku vzniku nových dopravních tras dále posilován.*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*Umezením koridorů pro dopravní infrastrukturu a následnou realizací nových staveb dochází k ovlivnění obrazu krajiny. Do krajiny jsou vkládány nové antropogenní linie. Negativně jsou tyto stavby vnímány zejména v prostorech vyznačujících se zvýšenou estetickou hodnotou a v územích, která nejsou doposud stavbami tohoto druhu ovlivněna.*

*V oblastech, které se vyznačují kvalitním krajinným a přírodním prostředím a zvýšenou estetickou hodnotou, může dojít ke snížení jejich krajinných a přírodních hodnot, k narušení harmonického měřítka krajiny a k posílení antropogenního vjemu.“*

Citace stanoviska orgánu ochrany přírody z hlediska možného ovlivnění EVL a ptačích oblastí: „Nebyly zpracovány potřebné hydrogeologické průzkumy, není navrženo technické řešení, upřesněn způsob provedení ražby atd., nelze s určitostí stanovit, jakým způsobem se VRT v území projeví a zda a jaké bude vyvolávat vlivy během výstavby a během provozu. Na okraji CHKO České středohoří, kde bude zaústěn Středohorský tunel, je evidována řada sesuvných území. Jejich sanaci může dojít k plošnému zásahu do krajiny a odvedení vody v území“.

„Vzhledem k rozsahu záměru a možným budoucím vlivům stavby VRT jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, například rozsáhlý zábor pozemků, možné změny vodních poměrů jak v blízkosti stavby, tak ve větší vzdálenosti kvůli možným změnám proudění podzemních vod, otřesy při stavbě a provozu, rušení způsobené hlukem a další.“

Citace Studie proveditelnosti SŽ: „Důležitou součástí rozhodování o umístění trasy VRT do tunelu, zejména u větších délek tunelů, je rozhodování o nakládání s vytěženou horninou (rubaninou). Rozhodnutí a předběžné místní projednání příštího nakládání s rubaninou by mělo být spojováno již s prvním návrhem umístění tunelové části trasy VRT. V hustém osídlení ČR je důležité nejen určení vhodného místa uložení velkých objemů rubaniny, ale také způsob jejího přemístování z místa tunelu na místo uložení.“

### Odůvodnění k námitce 3, bodu 20)

Koridor ŽD1-B / ŽD1-C protíná nadregionální biokoridor NRBK K 13, který dále v rámci hierarchie prvků ÚSES protíná lokální biokoridor LBK 04, který propojuje regionální biocentrum RBC 1209 na chráněné lokalitě Holý vrch s lokálním biocentrem LBC 04, na chráněné lokalitě Stráně u Velkého Újezdu. Koridor dále vede v těsné blízkosti LBK 05 a významného krajinného prvku Lučního potoku, který bude nutné přemostit estakádou, spolu se silnicí III. třídy Zahořany - Velký Újezd. Dále je veden v těsné blízkosti LBC 03 na lokalitě Zahořany Cihelna, navazující na místní biocentrum MBC 5 v sousedním k.ú. Velký Újezd. /viz Územní plán obce Křešice a Územní plán obce Býčkovice/. V celé oblasti severního okraje k.ú. Zahořany u Litoměřic a navazujících svahů údolí Lučního potoku jsou sesuvná území, v místě plánovaného tunelového portálu se nachází CHLÚ 20770100, s výhradním ložiskem cihlářské hlíny 3207501-01. Pozemky tohoto ložiska v místě portálu jsou v majetku obce Křešice. Koridor dále protíná strategickou plochu Z2, vymezenou Územním plánem obce Křešice pro stavbu suchého poldru, jako opatření na zmírnění nebezpečí povodně na Lučním potoku, která poškodila obec opakovaně v minulých letech.

Dle Studie proveditelnosti SŽ by ražba celého Středohorského tunelu probíhala z této lokality Cihelna. Ražba tunelu bude vyžadovat plochu stavebního záboru cca 10-12000 m<sup>2</sup>, novou komunikaci pro stavbu a vytěžení cca 1-1,5 mil. m<sup>3</sup> rubaniny, ze dvou jednokolejných tunelů délky cca 18 km. Hmotnost rubaniny cca 2 - 3 000 000 t, tedy asi 200 000 – 300 000 nákladních vozidel po 10 t. Tato zátěž je pro danou lokalitu v úzkém přírodním údolí Lučního potoku mezi Zahořany a Velkým Újezdem zcela nepřiměřená a pro prvky ÚSES likvidační, včetně chráněných lokalit přírodních lokalit a VKP Luční potok. Zásadní vlivy během výstavby, které nezbytně vzniknou, nejsou v hodnocení vlivů zohledněny, přitom se jedná o min. 5-7 let vlivu na okolní krajinu vč. EVL na území obce Křešice dočasným zábořem, prašností a hlukem ze stavby. Z těchto důvodů nesouhlasíme s vyhodnocením vlivu na obyvatele, ZPF a ochranu ekologických funkcí krajiny /viz fotografie v příloze B6/.

Tabulka na str. 50 navíc uvádí chybně, že v blízkosti lokality Stráně u Velkého Újezdu je trasa v kontaktu s chráněnou lokalitou Stráně u Velkého Újezdu vedena v tunelu. Jedná se o cca 700 m povrchového vedení trati mezi tunely, úsek mezi km. 63 a 63,7 /viz podélný profil trasy Holý Vrch ze Studie proveditelnosti/. Výjezd z tunelu a následné přemostění Lučního potoku má mít šířku 30m! Dále je zde značný rozpor mezi půdorysným zakreslením trasy s tunelovými portály a výškovými poměry



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

podélného profilu trati. Z vrstevnic na mapě lokality vyplývá nereálnost umístění portálu tunelů pod silnicí III/26112. Tuto komunikaci by bylo nutné přeložit, obytné stavby na Cihelně budou neobyvatelné. Zpracovatel 5aZÚR se opakovaně odkazuje na neznalost podrobností stavby a na měřítko ZÚR. Z půdorysné stopy navržených koridorů naopak jasně vyplývá znalost Studie proveditelnosti a přesných míst nutných k rozšíření koridorů. Obsahem Studie proveditelnosti je i podélný profil trati a výškové poměry, včetně délek a šířek mostních konstrukcí, tunelových úseků a jejich základních parametrů.

Není řešen zásah do krajinného rázu v exponovaném pohledovém panoramatu, viditelném z velké dálky z levého břehu Labe z oblasti Počápel, Terezína a Trávcic.

Citace z Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)

### **5a CHKO České středohoří – Milešovské a Verneřické středohoří**

*„Krajina výrazných zalesněných vrcholů (kuželů, kup) a hlubokých údolí (průlomové údolí Labe – Porta Bohemica) se zachovalými fragmenty přirozeného lesa, se souvislejšími plochami bezlesí zejména na jihu a jihovýchodě (skalnaté srázy, „bílé stráně“), s vyváženým zastoupením lesních porostů, zemědělských pozemků (tradice ovocnářství, vinařství) a převážně malých sídel s koncentrovanou zástavbou významných urbanistických i architektonických hodnot. Cílové kvality krajiny: - krajina vysokých přírodních, krajinných, estetických a kulturních hodnot, krajina venkovská se zachovanými a rozvíjenými typickými znaky“.*

### **Odůvodnění k námitce 3, bodu 20 krajinný ráz)**

Krajina Křešic zasahuje do okraje výše popsané krajiny, která se v Křešicích stýká se zemědělskou polabskou krajinou zeleninových polí, chmelnic a souvisejících prvků historických závlahových i odvodňovacích systémů.

Krajinné panorama Křešic bylo poškozeno v nedávné době v roce 2008 realizací solární elektrárny, přes protesty a petici místních obyvatel. Elektrárna je zcela nevhodně umístěna na pohledovém horizontu viditelného z velkých vzdáleností polabské nížiny s dominantním umístěním kostela Nejsvětější Trojice v Zahořanech. Tato jedinečná raně barokní památka je postupně zachraňována díky místním obyvatelům a podpoře MK ČR, Ústeckého Kraje, Farnosti Zahořany a Obce Křešice. Vlivy na krajinný ráz byly v době realizace FVE rovněž bagatelizovány, např. tvrzením, že nebude generovat nežádoucí odlesky v krajině. Jako důkaz, že toto tvrzení nebylo pravdivé, dokládáme fotografie – příloha B8 /fotografie elektrárny a kostela Nejsvětější Trojice v Zahořanech/.

Z veřejného projednání vyplynulo, že zpracovatel nebyl na místě kritických střetů se zástavbou a prvky ÚSES, koridor ZD1 je v měřítku ZÚR 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. K eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými přírodními celky nejsou v návrhu 5aZÚR využita základní opatření urbanistická. Toto základní opatření využíval nesrovnatelně lépe původní koridor územní rezervy v platných ZÚR.

*EVL Holý vrch (CZ0420007) byla vyhlášena nařízením vlády č. 318/2013 Sb., na ploše 38,2 ha. EVL je vymezena do prostoru Holého vrchu nad obcí Křešice. Lokalita mimo vrcholové partie elevace zahrnuje i jeho stráně. EVL se nachází cca 1 km severozápadně od obce Encovany (okres Litoměřice). Na území EVL se nachází mimořádně zachovalá ukázka vegetace teplomilných doubrav a dubohabřin v komplexu s bylinnou vegetací bílých stráni na svazích vrchu. Lokalita je významná pro svou bohatou flóru se značným zastoupením vzácných a zvláště chráněných druhů.*

*EVL Stráně u Velkého Újezdu (CZ0420059) byla vyhlášena nařízením vlády č. 318/2013 Sb., na ploše 8,6 ha. EVL je vyhlášena jako soubor dvou lokalit tzv. bílých stráni na Litoměřicku. Jedná se o stráně jihozápadně od obce Dolní Řepčice a o svahy severně od Zahořan. Tato lokalita soustavy Natura 2000 hostí mimořádně floristicky pestrá společenstva převážně širokolistých xerothermních trávníků s výskytem celé řady vzácných a zvláště chráněných rostlinných druhů.*

*(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*nežádoucí srstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: „5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje.“..*

### Odůvodnění k námitce 3, bodu 20a)

Pouhé konstatování respektu k potřebě zajištění prostupnosti není akceptovatelné.

Navržená liniová stavba ve variantě ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C, která podle tohoto návrhu AZÚR musí být celoplošně oplocena, křížena zásadně mimoúrovňově, ze své podstaty zkomplikuje a znemožní prostupnost území. Viz odstavec 22 tohoto vyhodnocení: „Bezpečnost a plynulost dopravy vychází z obecného pojetí provozu na vysokorychlostních tratích, které jsou součástí systému rychlých spojení. Ty musí být právě s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úrovněová křížení.“

### Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:

*21) Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace vymezení nebo ochrana ploch veřejně přístupné zeleně.*

*Navrhovanému řešení, tj. způsobu vymezení koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C na území Ústeckého kraje, však předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořizovaných Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic s. o., jakožto oprávněným investorem záměru; např. Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj (CityPlan spol. s r. o., 2010), Územně technická studie „VRT Praha – Litoměřice“ (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014), Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“ (SUDOP PRAHA a.s., 2015), Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR (SUDOP PRAHA a.s., 2015), Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha (2015), Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020). .....*

*„Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny.“*

### Odůvodnění k námitce 3, bodu 21)

Tvrzení o komplexním prověření záměru je zavádějící a nepravdivé. Jedinou studií, která se zabývala aktuálně navrženými variantami, je Studie proveditelnosti SŽ z r. 2020, kdy také tyto varianty vznikly. Ostatní zmíněné materiály mohly prověřit pouze starší období varianty ŽD1-A, nazvanou L3. Studie proveditelnosti v r. 2020 konstatuje, že varianta ŽD1-A je obtížně realizovatelná, proto je jako alternativa navržena varianta ŽD1-B. Poslední variantou, vzešlou jako jediná reakce na připomínky a návrhy malých obcí v roce 2021, je ŽD1-C. Ve Studii proveditelnosti jsou vlivy na prostředí bagatelizovány, například střet se zastavěným územím obce Zahořany není vůbec zmíněn. V tabulkách porovnání variant je zcela opomenutá místní část Křešic Zahořany ve variantě Holý vrch /≠Pod Bulfem, vznikla až po vydání Studie/. Chybí střety se zástavbou, kdy osa trati prochází okrajem obytné zástavby, odřezává 4 obytné domy. Náves místní části Zahořany je vzdálena 200 - 250m od osy, což je v pásu bezprostředně ovlivněném tratí. Místní významné památky - zámek i areál kostela Nejsvětější Trojice jsou 250 m od osy trati, další obytné i památkově chráněné domy v řádu desítek metrů od osy trati.

Geologické podmínky na pravém břehu Labe jsou zmíněny zběžně jako vhodnější, nikde není zmínka o řadě sesuvných území v oblasti Křešic a Zahořan, kde jsou plánovány tunely /viz Územní plán Křešic – příloha B1/. Ve výčtu střetů SP nejsou zmiňovány přírodní lokality Holý vrch a Stráně u Velkého Újezdu, související s regionálním biokoridorem RB 1296. /viz Územní plán Křešic/



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Nejsou zmiňována chráněná ložiska surovin - cihlářské hlíny v Zahořanech v místě zaústění Středohořského tunelu. /CHLÚ 20750100, resp. Ložisko 3207501-01, viz Územní plány Křešice a Býčkovice/.

Výsledkem tohoto dlouhodobého procesu je jedna obtížně realizovatelná varianta ŽD1-A, další 2 varianty, ŽD1-B a ŽD1-C, pro obec Křešice totožné, procházející přesně místy, kde probíhá postupná obnova krajiny, zmenšování obdělávaných půdních bloků rozmělněním vlastnictví do menších restituovaných celků po období kolektivizace. Některé plochy jsou nechány bez péče, například staré zarostlé úvozové cesty a meze. Právě tam vznikly postupně plochy chráněných biokoridorů na přechodech mezi zastavěným a nezastavěným územím obce. Právě tyto cenné plochy by navrženým koridorem byly zničeny.

V materiálech nejsou uvedeny žádné podrobnosti a veškeré technické parametry a opatření ke zmírnění vlivů na obyvatele jsou odsouvány na další stupně projektu. Tento postup vyvolá přesně ta nežádoucí a nákladná opatření, kterým se má šetrné plánování vyhnout. V případě Zahořan se jedná o likvidaci cenného lidského sídla, s nutností bourání některých domů a znehodnocení kvality života v celém sídle.

### Námítka 4)

**Porušení základních urbanistických zásad při umísťování nové dopravní infrastruktury, bez vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území**

#### Odůvodnění:

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).*

*Plnění v rámci 5aZÚR ÚK: Předmětem řešení 5aZÚR ÚK konkrétně není aktualizace podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu. Záměr systému rychlých spojení zahrnující i novostavby vysokorychlostních tratí však představuje jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě, který na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Spolu s přijatelnou cenovou dostupností oproti letecké dopravě má tak systém rychlých spojení potenciál podpořit a rozvíjet udržitelnou formu cestovního ruchu při zachování hodnot území.*

#### Odůvodnění k námitce 4, bodu 22)

Na území obce Křešice bude mít umístění koridoru zcela jiný vliv, než popisuje teoretické obecné vyhodnocení. Napojení na udržitelné způsoby dopravy směrem z venkova do měst je v Křešicích zcela dostatečný, zlepšením stavu může být využití potenciálu spojů osobní dopravy, nikoliv o novou infrastrukturu. Hodnoty území s ohledem na rozvoj ostatních způsobů dopravy cyklo, pěší, lyžařské či hipo značně utrpí realizací 5aZÚR, kdy koridor variant ŽD1-B / ŽD1-C zasahuje přímo směry s potenciálem rozvoje těchto udržitelných způsobů mobility a rekreační dopravy na klidné severní straně obce Křešice v Zahořanech. Jižní strana Křešic je značně zasažena dopravou a limitována zásadně řekou Labe. Realizace dvou tunelů s jejich portály a estakádou mezi portály problematicky zasaditelnou do jemné krajiny a zároveň obtížně odhlučnitelné do jediného klidového území – severní strany obce Křešice jde přesně proti požadovanému trendu.

*(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočivek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).*

*„Záměr bude mít vliv na prostupnost území. Vymezení koridoru bylo provedeno s cílem minimalizovat fragmentaci území novou liniovou stavbou. Z toho důvodu je koridor ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C v dílčích úsecích vymezen v těsném souběhu s dálnicí D8 či železniční tratí č. 130 Chomutov – Ústí nad Labem. 5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje.“*

*„Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.“*

### Odůvodnění k námitce 4, bodu 23)

S vyhodnocením zásadně nesouhlasíme, protože uvedené dílčí úseky jsou na území Ústeckého kraje pouze v úseku Ústí nad Labem – Chabařovice v délce cca 10 km – souběh s tratí 130, z toho cca 5 km je v souběhu s dálnicí D8. Nesouhlasíme se zrušením původní územní rezervy, která ctíla zadání dle bodu 23) vedením trasy v souběhu s dalšími liniovými stavbami D8, tratí 090, podstatně menší fragmentací krajiny a odklonem trasy od center městských oblastí, zejména centra Ústí nad Labem. Nově navržené varianty tyto urbanistické zásady nespĺňují.

Aktualizace č. 5 ZÚR ÚK řeší a zobrazuje v dokumentaci pouze změny koridorů pro RS, což v principu nahrává opomíjení zásadním synergím. V dokumentaci synergických a kumulativních vlivů jsou vynechány nejvýznamnější liniové stavby - dálnice D8 a páteřní železniční trať 090. Právě v křížení a souběhu s těmito stavbami bude docházet k největším synergickým a kumulativním vlivům.

### Citace z hodnocení SEA, hluk a vibrace

*„Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, ale i železniční. Železniční doprava je velmi významným zdrojem hluku, zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků ... Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, příjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku působí železniční doprava i významnější vibrace. V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy. Způsob situování obytné zástavby a protihlukových opatření ve vztahu k železničním tratím je základním determinantem pro zhodnocení míry expozice obyvatel různými úrovněmi hlukové zátěže. Hluková zátěž území patří mezi faktory, které budou realizací koridoru, resp. provozem na příslušné vysokorychlostní trati, ovlivněny. Nová vysokorychlostní trať bude představovat nový liniový zdroj hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se bude přibližovat k chráněné zástavbě. Zároveň se však v důsledku realizace koncepce předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, resp. vysokorychlostní trať, což může snížit stávající akustické zatížení území silniční dopravou“.*

### Odůvodnění k námitce 4, vyhodnocení vlivu na obyvatele hlukem a vibracemi, část a)

Předpokládané převedení části silniční dopravy na železnici je teoretický regionální a republikový benefit. Z pohledu obce Křešice nastane jednoznačné zhoršení zátěže, situování trati skrze obytné území. Umístění koridoru v každé z variant by znamenalo zanesení ochranného pásma dráhy uváděné šířky 100m od osy trati, které by zasáhlo do stávající historické zástavby Křešic, Zahofan a Třeboutic. V Zahofanech se jedná o 13 trvale obývaných staveb, V Křešicích 10 trvale obývaných staveb, v Třebouticích 15 trvale obývaných staveb. Další stavby budou obtěžovány nadlimitním hlukem



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

a vystaveny škodlivým účinkům hluku. Podle hlukové mapy jsou významně překročeny hlukové limity již dnes z trati 072 /viz příloha B4 - hluková mapa proltnutá s katastrální mapou Křešic/. Z mapy vyplývá zasažení obtěžujícím hlukem nad limit 55 db, resp. 50 db všech obyvatel místní části Třeboutice a většiny obyvatel Křešic.

Zpracovatel dokumentace 5aZÚR neví, že ve většině řešeném úseku, od Křešic přes Ústí nad Labem je trasa rychlého spojení koncipována pro kombinovanou dopravu osobní i nákladní. Synergické a kumulativní vlivy souběhu se stávající dopravní infrastrukturou tak nemohou být ani rámcově správně vyhodnoceny. Zpracovatel nevidí rozdíl mezi průjezdem 150 nákladních vlaků denně a průjezdem 20 osobních vlaků denně, což je nepřijatelné. Toto zjištění bylo šokem pro zúčastněné na veřejném projednání.

Obec Křešice bude zasažena výjezdy z tunelových portálů, ve všech případech vedené po dlouhých estakádách, které mají překonávat stávající trati a silnice. Na mostních úsecích je velmi komplikované škodlivé účinky hluku eliminovat. Na situaci Křešic nelze aplikovat teoretické obecné zásady zasažení trati VRT do krajiny, uváděné ve Studii proveditelnosti, viz příloha B5. Z přílohy B5 rovněž vyplývá rozsah zasažení hlukem z TGV /zdroj SŽ s použitím materiálů RFF SNCF Réseau/ do vzdáleností min. 200-250m z trati na náspu, hluk z trati na estakádě není nikde zmíněn, předpokládáme daleko větší území vystavené kumulované hlukové zátěži.

*Pozn. Podatele: synergický efekt, přidaný účinek současného působení dvou nebo více agentů ve srovnání se součtem účinků každého z nich. Synergický účinek čili efekt má často exponenciální charakter – roste s počtem přispívajících činitelů...*

*Dále viz hodnocení 5aZÚR:*

*Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a 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.*

*Citace z vyhodnocení vlivů na životní prostředí /SEA/:*

*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 přičíněk 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.*

**S tímto hodnocením nesouhlasíme, může platit pro prostorové kolize, nikoliv pro hluk z provozu trati! Synergické efekty a kumulativní vlivy zátěže hlukem a vibracemi nejsou hodnoceny a jsou bagatelizovány.**

**Dle SEA: PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK:** Jednou z možností, jak zajistit snížení hlukové zátěže z dopravy je převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v navrhovaných koridorech lze očekávat, že protihluková opatření i vlastní stavebně technické řešení stavby bude zvoleno tak, aby celková hluková zátěž území a sídel byla snížena tak, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v okolí koridoru. Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, pravděpodobný vývoj hlukové situace v území by vedl ke zhoršování hlukové zátěže. Nerealizování 5aZÚR ÚK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi jejími negativními dopady (zejm. produkce emisí a hluk).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Odůvodnění k námitce 4, vyhodnocení vlivu na obyvatele hlukem a vibracemi, část b)

S tímto obecným hodnocením nelze ve specifické konfiguraci Křešic, Zahořan a Třeboutic souhlasit. Je zde porušeno především základní, ekonomické a přirozené opatření urbanistické – vhodné umístění trati mimo zastavěná území. V tomto ohledu je vhodně řešen původní koridor VRT v ZÚR ÚK, koridor šířky 600m, který se vyhýbal zastavěným územím obcí, s výjimkou obce Vchynice. Promítneme-li stejnou šíři koridoru 600m do navrhovaných variant trati, zejména ŽD1-B / ŽD1-C, zasahuje širší koridoru do poloviny sídla Zahořany, zasahuje obytné stavby v Křešicích. Koridory dále zasahují rekreační nemovitosti a zahrady v Křešicích a Zahořanech. Bezprecedentní je vzdálenost ústavu pro 45 mentálně postižených „Na Pustaji“ v Křešicích cca 100m od estakády na vjezdu do Zahořanského tunelu a zábor rozsáhlé zemědělské oblasti umístěním rozpletu trati v Křešicích mezi nádražím Polepy a zastávkou Křešice. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby a současnému intenzivnímu hlukovému zatížení je toto řešení nepřijatelné.

Synergické a kumulativní vlivy nejsou hodnoceny. Citace prezentace SŽ: „Součástí všech studií proveditelnosti a navazujících dokumentací je podrobné posouzení budoucí hlukové zátěže okolí. VRT je novostavba železniční trati a proto musí splnit příslušné hygienické limity. Národní legislativou je dán požadavek na maximální úroveň ekvivalentního hluku 55 dB přes den a 50 dB přes noc. (ochranné pásmo (OP) VRT je 100 m od osy krajní koleje)“.

Podrobné posouzení hluku v naší lokalitě jsme ve studii proveditelnosti ani v návrh 5aZÚR ÚK nenašli.

### Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:

*(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).*

**Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:** „Bezpečnost a plynulost dopravy vychází z obecného pojetí provozu na vysokorychlostních tratích, které jsou součástí systému rychlých spojení. Ty musí být právě s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úrovněová křížení.“

5aZÚR ÚK zohledňuje ochranu obyvatelstva před hlukem v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků na ochranu obyvatelstva před hlukem a upřesnění technického řešení vedení stavby územím, vč. případné realizace protihlukových opatření, však lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy“.

*(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.*

**Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:** „...„Zachování stávajících dopravních vazeb v území, tj. včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací, je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C stanovených v rámci 5aZÚR ÚK“...“

### Odůvodnění k námitce 4, bodu 24, 29)

Obec Křešice je velmi dobře dopravně napojena, železniční trať 072 a silnice 2. třídy č. II/261 představuje dostatečné napojení pro osobní dopravu. Tyto komunikace zároveň přinášejí nadlimitní zátěž, viz příloha A6 - hluková mapa MZ ČR. Další zátěž představuje prach z plošných zdrojů a vibrace.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

5.AZÚR vnáší do území zcela novou zátěž, zejména nákladní železniční dopravou, která se má podle studie proveditelnosti po realizaci krušnohorského tunelu v Křešicích zhruba zdvojnásobit, ze zhruba 70ti vlaků na 150 vlaků denně. Tento počet má být rozdělen po realizaci středohořského tunelu na 105 vlaků sklonově výhodnějším Labským údolím a cca 50 vlaků novým tunelem. Odlehčení labskému údolí je tedy ve skutečnosti zvýšením počtu vlaků z dnešních cca 70 denně na 150 denně. Tento zvýšený provoz dále zvýší hygienickou zátěž území, což se v podkladových studiích neobjevuje. Kritická blízkost zastavených částí obce od trati a přímý průchod zastaveným územím v Zahořanech ve variantách ŽD1-B / ŽD1-C znemožňuje vyhovět hlukovému limitu 50, resp. 55 db. Ve variantě ŽD1-A tento problém nastává v Třebouticích. Zcela nevhodné jsou synergické a kumulativní vlivy! Pro dopravně velmi zatíženou obec Křešice v oblasti Nučnic, Křešic a Třeboutic představuje severní oblast Třeboutic, Zahořan a Sedlece klidnější část obce s rekreačním potenciálem, který realizací 5. AZÚR bude vážně poškozen.

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu. V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha. Při vymežování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.*

**Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:** Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace podmínek pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami.

**„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK:** Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita těchto vod. V důsledku realizace koncepce nelze zcela vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). 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 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.“

*Citace z vyhodnocení 5aZÚR ÚK:*

*(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

**Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:** Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není vymežování zastavitelných ploch.

Vymezovaný koridor ve všech variantách se dotýká záplavového území vodního toku Labe, příp. dalších drobných vodních toků (např. Čepel, Ždírnický potok, Šotolský potok). Způsob vedení stavby záplavovým územím a upřesnění technického řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů však lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### *Citace ze studie proveditelnosti:*

„Údolí Labe mezi obcemi Hrobce a Křešice (km 54,0 – 62,0) – jedná se o velmi rozsáhlé území (cca 8 km trati). Záplavová oblast v blízkosti řeky Labe mezi obcemi Hrobce – Chodouny bude přemostěna železniční estakádou délky 1 460 m. Ve směru na obec Křešice je trasa vedena na náspu min. 2 m nad nejvyšší hladinou  $Q_{max}$ . V této lokalitě bude nutné posoudit vliv stavby VRT na povodně (výpočty, simulace apod.), případně navrhnout nezbytná protipovodňová opatření“.

### **Odůvodnění k námitce 4, bodu 25 a 26)**

Celé území Křešic včetně místních částí Nučnice a Třeboutice je fatálně postihováno povodněmi. Vzhledem k velmi složitým hydrologickým poměrům v celé oblasti mezi Roudnicí nad Labem a Litoměřicemi je nezbytné nezhoršovat odtokové poměry v území. Navržený koridor **ŽD1-B / ŽD1-C** jednoznačně zhorší odtokové poměry. Trasy **ŽD1-B / ŽD1-C** zasahují nejvíce do zaplavovaného území komplikovaných vodohospodářských poměrů v oblasti na pravém břehu Labe, ovlivněné pozůstatky bývalých Polepských blat, s řadou pravobřežních přítoků, zavlažovacích i odvodňovacích struh. Do tohoto historicky vodohospodářsky citlivě modelovaného území je navržen koridor VRT, bez provedení výpočtů, prověření, vodohospodářského posouzení. Umístění nad Q100 bude znamenat další zmenšení rozlivné plochy. Zátěž spojená s evakuací obyvatel v případě zasažení povodní, likvidací povodňových následků je na bedrech obce Křešice. V případech největších povodní /v nedávné době v r. 2002 a 2013/ se jedná o evakuaci 1000 obyvatel z celkového počtu 1400 obyvatel. /viz příloha B7 - záplavové území v Křešicích/.

Koridor **ŽD1-B / ŽD1-C** a tunelové portály jsou umístěny v sesuvných územích v Křešicích a Zahořanech /viz Územní plán obce Křešice/. Tento střet není řešen, pouze zmíněn jako úkol pro další plánování.

Obáváme se narušení vodních zdrojů a přirozeného vodního režimu v krajině při realizaci mělkých tunelů na katastrálních územích Křešice u Litoměřic a Zahořany u Litoměřic. Voda je do těchto sidel přiváděna výhradně z kopců nad těmito sidly puklinami v křídovém opukovém podloží. Tento režim bude realizací tunelů narušen, nebo zcela zničen.

**Podání těchto námitek schválilo Zastupitelstvo obce Křešice na svém 5. veřejném zasedání, konaném dne 30. ledna 2023, pod usnesením č. 1/8/2023.**

V Křešicích, dne 31. 1. 2023

Michal Mančal  
Digitálně podepsal  
Michal Mančal  
Datum: 31.01.2023  
16:41:57 CET

**Obec Křešice**  
Michal Mančal, starosta

### *Seznam příloh:*

- B1 - soutisk Územního plánu obce Křešice s koridoru **ŽD1-B / ŽD1-C***
- B2 - katastrální mapa se zakreslením koridorů **ŽD1-B / ŽD1-C** s vyznačením dotčené zástavby Křešic*
- B3 - katastrální mapa se zakreslením koridorů **ŽD1-B / ŽD1-C** s vyznačením dotčené zástavby Zahořan*
- B4 - katastrální mapa Křešic se současnou mapou hlukové zátěže z trati 072*
- B5 - zatížení hlukem od VRT*
- B5 - fotodokumentace – Zahořany v trase B a C*
- B7 - fotodokumentace – Křešice – záplavové území, FVE*
- B8 – narušení krajinného rázu FVE 2008*

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Poznámka:**

Obec podala námitky (v množném čísle). Námitky jsou označeny čísly 1) až 4).

V úvodu odstavce „2) *Námitky*“ - ještě před samotnými námitkami, je přitom vyjádřen nesouhlas obce s vymezením koridoru ŽD1 ve variantě B a C, zejména jako veřejně prospěšné stavby, včetně nesouhlasu s uloženými opatřeními pro snížení nebo kompenzaci záporných vlivů návrhu 5aZÚR ÚK. Zároveň je zde vyjádřen požadavek obce na zamítnutí návrhu na pořízení této 5aZÚR ÚK včetně požadavku na vymezení koridoru ŽD1 v koridoru stávající územní rezervy VRT-ZR1.

Posouzením obsahu podání v celém kontextu se lze důvodně domnívat, že vlastní námitkou je právě tento text. Body, označené jako „námitka 1)“ až 4), jsou potom odůvodněním této námitky. Pokud by tomu tak nebylo, z podaných námitek č. 1) až 4) by nebylo možno dovodit, že obec s návrhem vymezení koridoru ŽD1 (ve variantách B a C) nesouhlasí a požaduje jeho vymezení v koridoru stávající územní rezervy. Jelikož forma podání by neměla být na úkor jeho obsahu, bylo s námitkou naloženo právě popsáním způsobem.

Tato námitka byla rozčleněna na podbody a) až d), jelikož vyžadují odlišné způsoby odůvodnění rozhodnutí.

### **Námitka N 9:**

- 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.

### **Rozhodnutí o námitce N 9:**

Námitka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 9:**

#### **Ad a)**

Podatel nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 ve variantě C. Nad rámec rozhodnutí o námitce je třeba připomenout, že nesouhlasí ani s variantou B, tedy nesouhlasí z důvodů popsanych v odůvodnění s vymezením žádného koridoru, kterým je obec dotčena a požaduje zamítnutí návrhu 5aZÚR ÚK .

K tomu je třeba uvést, že usnesením č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR vláda schválila zcela nový, investičně i provozně 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 propsána do politiky územního rozvoje ČR (PÚR) - viz odůvodnění aktualizace 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 zásad územního rozvoje (ZÚR) za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT-ZR1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa, včetně trasy v koridoru územní rezervy VRT-ZR1, by byla v rozporu s PÚR (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR – str. 4).

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 nesouhlasu s vymezením koridoru z právě citovaných důvodů proto nebylo možné přihlížet a námitku N 9a) tak nezbylo než zamítnout.

### 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 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. 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 argumentace Ua2.

Označení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK jako koridoru „pro umístění veřejně prospěšné stavby“ je v souladu jak se stavebním zákonem, tak se zákonem o dráhách. Jelikož podle zákona o dráhách je stavba dráhy celostátní i regionální veřejně prospěšná, nelze zvažovat varianty, zda bude v návrhu 5aZÚR ÚK koridor vymezen pro umístění VPS, či zda bude vymezen „jako běžný koridor“, tj. pro stavbu zvláštními zákony neoznačenou za veřejně prospěšnou. Pouze ve druhém případě by záleželo na návrhu pořizovatele a vůli zastupitelstva, zda koridor bude či nebude určen pro umístění VPS. Jednalo by se o případy, kdy je záměr prioritní z hlediska zájmů kraje a občanů kraje, ovšem zvláštní zákony ho za veřejně prospěšný, případně zřizovaný ve veřejném zájmu, neoznačují.

Označení koridoru ŽD1 jako koridoru pro VPS vyplývá přímo ze zákona. Nezávisí na vůli pořizovatele ani na rozhodnutí zastupitelstva, proto nezbylo než námitku N 9b) zamítnout.

### 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. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 koridu.

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 popsána až do textové části 5aZÚR ÚK, zejména do čl. [69b] a [69c] výroku. Podrobně viz argumentace Ua4 (str. 12).

Posouzení SEA k takto zpracovanému návrhu 5aZÚR ÚK (včetně uložených kompenzačních opatření) potvrdilo MŽP svým souhlasným stanoviskem podle § 10g zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaným dne 23.8.2023. Námitka N 9c) proto byla zamítnuta.

### Ad d)

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 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 je návrh 5aZÚR ÚK s nejhodnější variantou koridoru schválen, či zda je 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) na veřejném zasedání zastupitelstva kraje.

Důvody nezákonnosti vymezení (tedy nemožnosti navržení a projednání) jakéhokoliv jiného než oprávněným investorem předloženého koridoru (včetně územní rezervy VRT–ZR1) byly popsány v odůvodnění námítky N 9a) a také podrobně v textu argumentace Ua1 (str. 4). Námitka N 9d) proto byla zamítnuta.

### K odůvodněním námitek: (číslováno dle podání)

- 1) K „rozporu se zákl. republikovými prioritami územ. plánování a nevhodnému umístění koridoru v těsné blízkosti sídel i přímo v zastavěném území“ (čl. 14, 15 a 16 PÚR).

Předem je třeba připomenout, že předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je pouze koridor, tj. „prázdný pruh území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Tento koridor nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty bude mít až stavba konkrétního

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10).

Veškeré priority územního plánování, s nimiž je ze zákona vyhodnocován soulad návrhu 5aZÚR ÚK, jsou prioritami, které stanovilo Ministerstvo pro místní rozvoj po projednání s dalšími ministerstvy v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR) a schválila je vláda svým usnesením, kterým se PÚR vydává.

Stejně ministerstvo (MMR) uložilo v čl. (83a) aktualizace PÚR č. 4, na základě jiného usnesení vlády (kterým byla schválena nová koncepce železniční dopravy – Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR), konkrétní úkoly Ministerstvu dopravy (MD) i Ústeckému kraji. V souladu s těmito úkoly MD navrhlo trasu koridoru a vybralo varianty, které předložilo prostřednictvím oprávněného investora k aktualizaci ZÚR ÚK. Pro pořizovatele aktualizace ZÚR je PÚR závazná. Pokud PÚR stanoví, že v aktualizaci je možné pouze vymezit (případně nevymezit, pokud tomu brání zákonné důvody) koridor vybraný Ministerstvem dopravy, nemá pořizovatel aktualizace možnost navrženou trasu koridoru měnit, neboť změna oproti návrhu předloženému Ministerstvem dopravy již je v rozporu s PÚR.

Z uvedeného plyne, že priority územního plánování, stanovené v PÚR, může pořizovatel 5aZÚR ÚK naplňovat pouze v rozsahu, který není předurčen závaznou trasou návrhu Ministerstva dopravy. Konkrétně v daném případě by teoreticky mohly některé z předložených variant naplňovat republikové priority lépe než jiné. Po vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území by potom mohla být taková varianta vybrána jako nejvhodnější.

Koridor je ve většině trasy invariantní. Tam, kde je veden ve variantách (Litoměřicko – Roudnicko), jsou vlivy jednotlivých variant na životní prostředí podle vyhodnocení SEA srovnatelné. Varianta C jako jediná není v rozporu se zájmy, které hájí Ministerstvo obrany, proto byla ve výsledku vybrána.

Ze shora popsaného je zřejmé, že trasu koridoru nenavrhoval pořizovatel 5aZÚR ÚK. Byl však povinen ověřit, zda návrh 5aZÚR ÚK není v rozporu s prioritami PÚR. Plnění priorit PÚR se posuzuje ve vztahu k návrhu AZÚR jako celku, nikoliv pro každý dílčí úsek nebo oblast samostatně. Rozpor návrhu 5aZÚR ÚK s prioritami PÚR tak shledán nebyl.

S nesouhlasem podatele s tím, že varianty koridoru navrhlo Ministerstvo dopravy bez veřejného projednání a že nebylo dosaženo shody mezi městy a obcemi, nelze v rámci 5aZÚR ÚK ani v rámci rozhodnutí o námitkách nijak naložit. MD navrhovalo trasu sice na základě úkolu čl. (83a) PÚR, ale z titulu ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy, který odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování (§ 17 kompetenčního zákona). Právní předpisy na úseku územního plánování tuto oblast neupravují.

K podatelovu odkazu na usnesení Zastupitelstva Ústeckého kraje o posouzení územní rezervy VRT-ZR1:

V průběhu zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje (ZÚK) bylo do usnesení, kterým mělo ZÚK rozhodnout o pořízení aktualizace ZÚR ÚK 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 ÚK 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. [83a] PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR). 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 lze odkázat 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 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 nemožnosti vymezení koridoru ŽD1 v trase územní rezervy VRT-ZR1 (včetně jejího „plnohodnotného vyhodnocení“) viz odůvodnění námítky N 9a).

- 2) K „chybnému posouzení vlivu na krajinu, její hodnoty, ekologické funkce, prostupnost a fragmentaci, vlivu na krajinný ráz a ochrany nezastavěného území“ (čl. 14a PÚR).

Podatel namítá zábor ZPF „při šířce trati 40 m a další že se poškodí během stavby a ražbou tunelů“.

Zde je třeba opět připomenout, že předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení „prázdného koridoru“ pro možnost následného umístění železniční tratě a staveb souvisejících. V SEA 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 koridor vymezuje. Konkrétní vlivy na

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

jednotlivé složky životního prostředí (včetně ZPF) budou zřejmé až z podrobnější dokumentace záměru včetně způsobu a organizace výstavby. Za účelem vyloučení nebo zmírnění v SEA předpokládaných negativních vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí, byla v kap. 8. a 11. SEA navržena opatření a požadavky na jejich minimalizaci. Ty byly prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) 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.

V SEA byl hodnocen kvalifikovaný odhad trvalého záboru, a to vždy pro celou trasu jednotlivých variant koridoru. 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 m<sup>2</sup>, 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.

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.

*Dle SEA 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“. (...) „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.“*

Vzhledem k obecnosti a měřítku zásad územního rozvoje byly vlivy návrhu na ZPF vyhodnoceny dostatečně. Návrh 5aZÚR ÚK samotný ze své podstaty žádné vlivy na ZPF mít nemůže – viz argumentace Ua3 (str. 10). Výrok návrhu 5aZÚR ÚK obsahuje



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

úkoly a kritéria pro zajištění ochrany ZPF v následujících fázích územního plánování, směřujících k realizaci záměru.

K podatelem namítané prostupnosti území a fragmentaci krajiny vlivem oplocení nebo mimoúrovňových křížení:

Oplocení ani mimoúrovňové křížení není předmětem 5aZÚR ÚK, ale až dokumentace k umístění stavby nebo společnému povolení.

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 č.130 v úseku Ústí nad Labem – Chlumec). 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 v textové části výroku 5aZÚR ÚK (čl. [69a] a [69b]) 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.

Ke konkrétnímu stavebnětechnickému řešení nelze v 5aZÚR ÚK ze zákona přihlížet. Podatelem namítaná fragmentace území v důsledku oplocení a mimoúrovňových křížení tak v 5aZÚR ÚK řešena být nemůže. V obecné rovině však oplocení neprostupnost území nemusí způsobit. Záleží na stavebnětechnickém řešení stavby. Trať totiž nemusí být oplocena bezvýhradně vždy. Podle § 24b odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (stavební a technický řád drah) musí být „*dráha celostátní, budovaná pro rychlost vyšší než 200 km/h, zabezpečena proti vniknutí nepovolaných osob, zvěře nebo pádu cizích předmětů na takovou dráhu*“. Pokud bude např. dráha vedena na estakádě, k vizuální fragmentaci krajiny, podle okolností, pravděpodobně dojde, ale k omezení prostupnosti krajiny nikoliv.

### 3) K „nedostatečnému vyhodnocení vlivu na prvky ÚSES, přímých a nepřímých vlivů návrhu 5aZÚR ÚK na EVL a PO a předměty jejich ochrany“ (čl. 20, 20a, a 21 PÚR).

Podatelovy námitky opět reagují na konkrétní stavebnětechnické řešení trati (včetně nivelety) dle Studie proveditelnosti, zpracované Správou železnic mimo rámec územního plánování. Jak již bylo opakovaně vysvětlováno, toto není předmětem 5aZÚR ÚK, ale až dokumentace k umístění stavby nebo společnému povolení. Předmětem vyhodnocení SEA je koncepce – návrh 5aZÚR ÚK. V SEA včetně naturového posouzení (EVL a PO) se posuzují a vyhodnocují předpokládané vlivy této koncepce. Z logiky věci i dle ustálené judikatury tato koncepce samotná (vymezený prázdný pruh území) nemůže mít žádné dopady na nemovitosti ani obyvatele. Tyto

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

dopady může mít až uplatnění této koncepce, tedy konkrétní stavby v konkrétní poloze v navrženém koridoru. Nicméně v SEA i naturovém posouzení se řeší i tyto předpokládané vlivy uplatnění navrhované koncepce, pro jejichž eliminaci a minimalizaci se doporučují a v návrhu 5aZÚR ÚK stanovují odpovídající úkoly pro územní plánování a kritéria pro využití koridoru. Tyto odborné odhady vlivů ale ze zákona (o posuzování vlivů na životní prostředí ve spojení se stavebním zákonem) probíhají nad „prázdným koridorem“ v předepsané podrobnosti a měřítku, bez znalosti konkrétního řešení stavby.

Podatelem uváděné evropsky významné lokality (EVL) Stráně u Velkého Újezdu (která se skládá ze dvou částí a předmětem ochrany jsou polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích) se posuzovatel podrobně věnoval na několika místech posudku, nejen na str. 50. Dospěl k závěru, že návrhem 5aZÚR ÚK (žádnou z variant) nebude předmětná EVL dotčena a nepředpokládá se ani ovlivnění její celistvosti. Posuzovatel vycházel z předpokladu tunelového vedení dle návrhu 5aZÚR ÚK. Podatel výsledky rozporuje na základě Územně technické studie, která podkladem není a být nemůže. K dokumentaci pro umístění stavby (územní rozhodnutí nebo společné povolení) proběhne nové a podrobné posouzení vlivů na životní prostředí – posouzení záměru (EIA), opět včetně posouzení EVL a PO.

K podatelem citovanému stanovisku orgánu ochrany přírody z hlediska možného ovlivnění EVL a ptáčích oblastí a citované Studie proveditelnosti je třeba uvést, že na základě stanoviska MŽP k návrhu 5aZÚR ÚK ze dne 31.1.2023 č.j.: MZP/2022/710/5141 bylo svoláno pracovní 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 mj. vymezovány a posuzovány doprovodné plochy pro deponii vyrubaného materiálu.

Pro pořizování ZÚR (obecně) nejsou zákonem vyžadovány geologické ani hydrogeologické průzkumy. Ty jsou podkladem až pro rozhodnutí o umístění stavby, případně společné povolení. 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.

Nad rámec návrhu 5aZÚR ÚK je vhodné doplnit, že jako cíl 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.

V dalších věcech podatel rozporuje výhradně Studii proveditelnosti, která ale není předmětem ani součástí návrhu 5aZÚR ÚK. Je zhotovena za jiným účelem, v jiné podrobnosti a jiným subjektem, nezávisle na vůli pořizovatele 5aZÚR ÚK nebo samosprávy Ústeckého kraje.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Pokud zpracovatel v některé části textu odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK vyjmenovává dosud zpracované studie, je to jen pro deklaraci skutečnosti, že oprávněný investor, který v souladu s PÚR navrhl a vybral koridor, který je předmětem návrhu 5aZÚR ÚK, tak neučinil „od stolu“, ale po prověření dalších možností. Návrh 5aZÚR ÚK i proces jejího pořízení by s ohledem na čl. (83a) PÚR ČR probíhal stejně, i kdyby návrhu oprávněného investora o aktualizaci ZÚR nepředcházela žádná jiná studie.

Podatel považuje koridor stávající územní rezervy VRT-ZR1 za vhodnější i z urbanistického hlediska. Nemožnost využití stávající územní rezervy je předmětem odůvodnění námitky N 9a).

- 4) K „porušení základních urbanistických zásad při umisťování nové dopravní infrastruktury, bez vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na území“ (čl. 22, 23, 24, 29, 25 a 26 PÚR).

I tento bod je, až na výjimky, reakcí podatele na konkrétní řešení stavby v podrobnější dokumentaci oprávněného investora.

Z podatelem uváděných problémů, které je možno v 5aZÚR ÚK řešit, či v SEA předpokládat a k jejich eliminaci nebo minimalizaci uložit úkoly pro územní plánování a kritéria pro rozhodování v koridoru v podrobnějších stupních dokumentace:

- **Udržitelný cestovní ruch (čl. 22):**

V textové části výroku 5aZÚR ÚK (čl. [69a] a [69b]) jsou 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 mj. fragmentace území, 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.

- **Fragmentace krajiny, účinky na veřejné zdraví – synerg. a kumul. vlivy, hluková zátěž (čl. 23, 24, 29):**

Koridor ŽD1 není navržen v souběhu s dálnicí D8 jen „na Ústecku“, ale i v úseku od hranice se Středočeským krajem až k Podluskům – části Roudnice nad Labem (k fragmentaci). Více viz text k bodu 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 se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití návrhem vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Do kumulativních a synergických vlivů se zahrnují i vlivy zamýšlených záměrů v území, které jsou již známy.

Základním podkladem pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP) kraje. Další podklady k identifikaci a kvantifikaci konkrétních vlivů jsou uvedeny v příslušných kapitolách odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“. V daném případě je to kap. 3.11. „Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí“, v odstavcích „Hluk“ (str. 93) a „Oblasti s překročením imisních limitů

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 hlediska ochrany veřejného zdraví (str. 98). Ve věci hlukové zátěže je zde odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017.

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).

Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090, 096 a 072 tak byla zohledněna; byla mj. i důvodem pro vymezení jedné ze dvou oblastí potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K2 „Litoměřicko – Roudnicko“ (str. 112 SEA a výkres č. A.6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“). Tento výkres obsahuje záměry navrhované 5aZÚR ÚK a záměry navrhované platnými ZÚR - dle SEA „zamýšlené záměry, které jsou již známy“.

Příslušné autorizované osoby 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 5aZÚR ÚK (realizace záměru) bude spojeno s některými významně negativními vlivy. V kap. 8. SEA (str. 194 a násl.) byla pro eliminaci nebo minimalizaci těchto vlivů u koridoru var. ŽD1-C následně navržena opatření pro územně plánovací činnost, konkrétně prostorové opatření „zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“. V kap. 11. SEA je vyhodnoceno, jakým způsobem byl požadavek SEA promítnut do návrhu (posuzovatel SEA průběžně spolupracoval se zpracovatelem návrhu 5aZÚR ÚK). Prostorové opatření „Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1- C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí - viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].“

K návrhu 5aZÚR ÚK včetně vyhodnocení SEA a naturového posouzení vydalo MŽP dne 23.8.2023 souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: MZP/2023/710/2544.

Podrobně k vyhodnocení SEA viz argumentace Ua4 (str. 12). Dopady stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele se věnuje argumentace Ua 3 (str. 10).

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 (EIA).

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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinností 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 nesouhlasu podatele se zrušením územní rezervy VRT-ZR1:

Trasa územní rezervy VRT-ZR1 nespĺňuje požadavky nové koncepce Rychlých železničních spojení a oprávněný investor ji proto nemůže využít, je v rozporu s čl. (83a) PÚR ČR, který je pro 5aZÚR ÚK závazný a oprávněný investor ze všech těchto důvodů požádal o zrušení této územní rezervy. Podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR (str. 4).

K nákladní dopravě a „hlukovým limitům“:

Podatel obviňuje zpracovatele návrhu z neznalosti a neposouzení jevů a skutečností, které předmětem či součástí návrhu 5aZÚR ÚK nebyly a ze zákona ani být nemohou, přičemž z toho vyvozuje, že synergické a kumulativní vlivy souběhu se stávající dopravní infrastrukturou nemohou být ani rámcově správně vyhodnoceny.

Právní rámec stanoví § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle něž *„zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (tzn. ani SEA) nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“.*

Konkrétně – předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je vymezení „prázdného koridoru“ pro následné umístění železniční tratě a staveb s ní souvisejících. V této koncepční fázi nelze řešit kolik vlaků, jakého typu a jakou rychlostí se bude po trati v budoucnu pohybovat. Pro pořizování návrhu 5aZÚR ÚK, nebo spíše pro zpracování návrhu oprávněného investora na aktualizaci ZÚR, je pro vymezení koridoru rozhodující max. povolené stoupání a minimální směrové a výškové oblouky, od čehož se odvíjí možnost vedení trasy (zjednodušeno). SEA se zabývá vyhodnocením předpokládaných vlivů návrhu (koridoru). Např. u hluku je pro vyhodnocení vlivu uplatnění koncepce - návrhu 5aZÚR ÚK, zapotřebí odborným odhadem (podle již provozovaných záměrů nebo výpočtem, pokud takový záměr dosud neexistuje) zjistit, do jaké vzdálenosti od trati budou pravděpodobně překračovány hygienické hlukové limity. Podle ne/možnosti dodržení takto předpokládaného odstupu od zastavěných území je potom třeba doporučit eliminační či minimalizační protihluková opatření. Jednotlivá protihluková opatření se liší prostorovými nároky (např. protihlukový val x protihluková stěna). Od toho (ale nejenom od toho) se potom odvíjí navrhovaná šířka koridoru. U kumulativních a synergických vlivů (ve fázi uplatnění koncepce) se počítá s určitou, výše popsanou předpokládanou intenzitou hluku. Ve fázi koncepce nemá na tuto předpokládanou intenzitu hluku počet ani druh vlaků (osobní x nákladní) žádný vliv.

Na konkrétní intenzitu hluku má vliv mnoho faktorů. Tím zásadním je niveleta trati (na, nad nebo pod terénem), stavebnětechnické řešení trati, technické řešení železničních vozidel, protihluková opatření atd., což je vše až předmětem dokumentace k územnímu řízení nebo společnému povolení (včetně posouzení EIA). V této fázi také bude muset být deklarováno plnění hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb,

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

stanovených v § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

### - Záplavové území, závlahový a odvodňovací systém, vodní zdroje (25, 29)

Podateli uváděné předpokládané dopady stavby železniční trati na nemovitosti, podzemní vody, meliorace atp. nemohou být z povahy věci a s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona součástí návrhu ani předmětem posuzování při pořizování ZÚR. 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 5aZÚR ÚK 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 argumentace Ua3 (str.10).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. Námítka N 10 (město Chabařovice)



Chabařovice

#### Město Chabařovice

Husovo náměstí 183, Chabařovice, 403 17  
tel.: 475 225 460, e-mail: [vladykova@chabarovice.cz](mailto:vladykova@chabarovice.cz)

Č.j.: 5053/OMaR/22  
Vyřizuje: Ing. Vladyková  
Tel.: 475 225 460  
E-mail: [vladykova@chabarovice.cz](mailto:vladykova@chabarovice.cz)  
Datum: 30.01.2023

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

Město Chabařovice, Husovo náměstí 183, 403 17 Chabařovice, na základě oznámení ze dne 12.12.2022 pod č.j.: KUUK/182575/2022 o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území, zasílá své námitky dle § 39 odst. 2 stavebního zákona:

V navržené koncepci rychlého železničního spojení Praha – Drážďany není dostatečně řešena ochrana obyvatelstva před hlukem, vibracemi a emisemi v rámci sjezdu Chabařovice. Požadujeme dostatečná opatření sjezdu Chabařovice, která ochrání obyvatele města Chabařovice a přilehlých obcí, před negativními vlivy hluku a vibrací (např. protihlukové stěny, zakrytování mostního přejezdu nad komunikací II/253, výsadba zeleně apod.). Dále požadujeme řešení napojení nákladní automobilové dopravy tak, aby nedošlo k zhoršení stávající dopravní situace.

Mgr. Alena Vaněčková  
Digitálně podepsal  
Mgr. Alena Vaněčková  
Datum: 31.01.2023  
12:29:15 CET

Mgr. Alena Vaněčková  
starostka města

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 10:**

- a) Podatel požaduje dostatečnou ochranu obyvatel Chabařovic a okolních obcí před negativními vlivy hluku a vibrací v důsledku sjezdu Chabařovice.
- b) Podatel požaduje zakrytování mostního přejezdu nad komunikací II/253.
- c) Podatel požaduje řešení napojení nákladní automobilové dopravy tak, aby nedošlo ke zhoršení stávající situace.

### **Rozhodnutí o námitce N 10:**

Námitka **se zamítá.**

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 10:**

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem. 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.

Předmětem aktualizace ZÚR (5aZÚR ÚK) je prověření a následné vymezení nejvhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování 5aZÚR ÚK známy a nelze je ani předjímat. (Podrobně k dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele viz argumentace Ua3 - str. 10).

Toto je princip územního plánování, stanovený stavebním zákonem. Skutečnost, že oprávněný investor současně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje podrobnější dokumentaci jednotlivých staveb neopravňuje pořizovatele k odchýlení se od dikce zákona a řešit v rámci 5aZÚR ÚK záležitosti, které nemohou být jejím předmětem ani součástí.

#### **Ad a)**

Podatel pravděpodobně reaguje na podrobnou dokumentaci oprávněného investora, nikoliv na návrh 5aZÚR ÚK. V návrhu 5aZÚR ÚK je sjezd Chabařovice zmiňován pouze v odůvodnění rozšíření návrhového koridoru ŽD1-C v prostoru Chabařovic (v místě sjezdu – propojení sítě rychlých spojení se stávající konvenční tratí č. 130) v Odůvodnění II.A textové části 5aZÚR ÚK: „*Rozšíření je navrženo pro možné rozšíření stávající železniční tratí č. 130, upřesnění stavebně-technického řešení souběhu stavby se železniční tratí č. 130 a jejich propojení v místě tzv. Krušnohorského kříže*“.

Co všechno bude sjezd či rozšíření stávající trati obsahovat, tím spíše stavebnětechnické řešení není v době pořizování 5aZÚR ÚK známo a není předmětem návrhu 5aZÚR ÚK. Konkrétní dopady na obyvatele Chabařovic i sousedních obcí bude mít až konkrétní stavba. Její vlivy budou posuzovány na základě dokumentace k umístění stavby nebo ke společnému povolení, včetně posouzení EIA.

Námitka N 10a) byla proto zamítnuta.

#### **Ad b) a c)**



### **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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 návrhu 5aZÚR ÚK není stavebnětechnické řešení stavby – viz výše, součástí návrhu tak není ani mostní přejezd nad komunikací II/235, ani případné změny stávajícího dopravního řešení pro nákladní automobilovou dopravu. Požadavky tohoto typu je třeba uplatnit v řízeních před stavebním úřadem (v územním řízení nebo ke společném povolení).

Námítka N 10b) a N 10c) byla proto zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. **Námítka N 11** (obec Přestanov)

## Obec Přestanov, Přestanov č.p. 18, 403 17 Chabařovice

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

Č.j.: 100/2023  
Dne: 31.1.2023

### Věc: Námítka k Návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Obec Přestanov se sídlem Přestanov 18, 403 17 Chabařovice, IČ 44227531, zastoupená Mgr. Miroslavou Bechyňovou, starostkou obce, na základě Veřejné vyhlášky – Oznámení o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území, v souladu s § 39 odst. 2 stavebního zákona zasílá své **námítky** k tomuto návrhu.

Obec Přestanov **nesouhlasí s navrženým kontejnerovým terminálem**, který má být vybudován v lokalitě železniční stanice Chabařovice. Vybudování kontejnerového terminálu dle plánované koncepce v lokalitě ŽST Chabařovice, který bude rovněž využívat i napojení na ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C, podstatně zhorší životní podmínky a bezpečnost obyvatel obce Přestanov a dojde k neúnosnému zatížení předmětné lokality zvýšeným hlukem, vibracemi a navýšením nákladní automobilové dopravy. V navržené koncepci je uvedeno nedostatečné posouzení kompenzačních opatření ke snížení negativních vlivů na předmětnou lokalitu a vlivy na životní prostředí jsou vyhodnoceny nesprávně.

**Požadujeme přijmout dodatečná opatření, která budou chránit obyvatele obce před nadměrným hlukem, vibracemi a zvýšenou nákladní automobilovou dopravou tak, aby nedošlo ke zhoršení stávající situace.**

Mgr. Miroslava Bechyňová  
starostka obce

Obecní úřad Přestanov, Přestanov č.p. 18, 403 17 Chabařovice | tel.: 475 225 064, fax: 475 208 517  
IČ: 44227531, DIČ: CZ44227531 | Bankovní spojení: KB Ústí nad Labem – 3767050277/0100  
internet: <http://www.prestanov.cz/> | e-mail: [podatelna@prestanov.cz](mailto:podatelna@prestanov.cz)

Mgr. Miroslava  
31.01.2023 13:45:34 W  
Signer:  
Cn:Mgr. Miroslava Bnc  
Co:CZ  
Ou:Obec Přestanov  
2.5.4.97b-INT/CZ-442275  
Public key:  
RSA2048 bit

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 11:**

- a) Podatel nesouhlasí s navrženým kontejnerovým terminálem, který má být vybudován v lokalitě železniční stanice Chabařovice.
- b) Podatel požaduje přijmout dodatečná opatření, která budou chránit obyvatele obce před nadměrným hlukem, vibracemi a zvýšenou nákladní automobilovou dopravou tak, aby nedošlo ke zhoršení stávající situace.

### **Rozhodnutí o námitce N 11:**

Námitka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 11:**

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou koncepčním dokumentem, v hierarchii. 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.

Předmětem aktualizace ZÚR (5aZÚR ÚK) je prověření a následné vymezení nejvhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování 5aZÚR ÚK známy a nelze je ani předjímat. (Podrobně k dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele viz argumentace Ua3 - str. 10).

Toto je princip územního plánování, stanovený stavebním zákonem. Skutečnost, že oprávněný investor současně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje podrobnější dokumentaci jednotlivých staveb neopravňuje pořizovatele k odchýlení se od dikce zákona a řešit v rámci 5aZÚR ÚK záležitosti, které nemohou být jejím předmětem ani součástí.

#### **Ad a)**

Podatel pravděpodobně reaguje na podrobnou dokumentaci oprávněného investora, nikoliv na návrh 5aZÚR ÚK. Návrh 5aZÚR ÚK neobsahuje žádný údaj ani informaci o jakémkoliv terminálu v Chabařovicích. V návrhu je terminál předpokládán pouze v Roudnici nad Labem a v Ústí nad Labem.

Námitka N 11a) byla proto zamítnuta.

#### **Ad b)**

Pokud podatel požaduje zajistit opatření před vlivy jím uváděného terminálu, musí je uplatnit v řízeních před stavebním úřadem, která budou ve věci této stavby vedena (v územním řízení nebo řízení ke společném povolení).

Námitka N 11b) byla proto zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 12. **Námítka N 12** (město Chlumeč)



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

Datovou zprávou

V Praze dne 30. ledna 2023

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

K č. j.: KUUK/182575/2022

Podatel:

Město Chlumeč, Muchova 267, 403 39 Chlumeč, ID DS: 6s9B7ua

Zastoupen:

Mgr. Jiřím Nezhybou, advokátem, společníkem advokátní kanceláře Frank Bold Advokáti, s.r.o., sídlem Údolní 33, 602 00 Brno, IČO: 28359640, ID DS: auwd5w7

## Námítky proti návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje dle § 39 odst. 2 stavebního zákona

Příloha:

Plná moc



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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.

Podatel je dotčenou obcí ve smyslu § 39 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“), jelikož se nachází v řešeném území AZÚR ÚK. 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 nejvhodnější z nich, která má být do AZÚR ÚK závazně zanesena.

Podatel tímto v souladu s ustanovením § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona uplatňuje dle § 39 odst. 2 stavebního zákona k návrhu AZÚR v zákonem stanovené lhůtě následující námitky.

### II. Námitky

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.

### III. Odůvodnění námitek

#### 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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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, nehlédě 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, mezi něž patří i podatel a jeho obyvatelé. 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 namíste hledat jinou vhodnou alternativu. Taková situace však v nynějším případě nenastala, respektive dosud nebyla prokázána příslušnou studií proveditelnosti. Pořizovatel tak navrhuje postup, který znamená zásadní zásah do silného legitimního očekávání dotčených subjektů, aniž by prokázal, že je tento postup vůbec nutný.

K legitimnímu očekávání, které ve vlastních pozemcích 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):

*„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 funkční 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, avšak to představuje 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 aktualizace zásad územního rozvoje 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 namíste zvážit 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.

Podatel má za to, že skutečným (ale veřejně nedeklarovaným) důvodem, proč je nově vymezovaný koridor nevhodně veden skrze město Chlumec, je zájem na napojení nové trati k překladovému terminálu Chabařovice. Tento plán vyplývá z vizualizací Správy železnic. Je zřejmé, že pokud tento účel

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 před mimořádně negativními důsledky, které by vedení tratě v současně navrhovaném koridoru mělo.

Současná verze návrhu aktualizace, 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.

Na závěr Podatel připomíná, že pořizovatel územně plánovací dokumentace je povinen vyhodnocovat proporcionalitu návrhu a zhodnotit i jeho alternativní řešení, zde tedy zejména VRT-ZR1. Nemůže se přitom odvolávat na pouhou vázanost zadáním, a dokonce ani na vázanost Politikou územního rozvoje České republiky. Je totiž úkolem pořizovatele aktualizace ZÚR zhodnotit, zda je záměr navržené podoby realizovatelný v souladu se zákonem (včetně posouzení proporcionality), a to včetně jeho zhodnocení ve světle ostatních v úvahu přicházejících variant. Stejně tak je pořizovatel povinen již na úrovni ZÚR záměr posoudit na dostatečně konkrétní úrovni, aby byl schopen vyhodnotit jeho dopady.

Nejvyšší správní soud k tomu v rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103, uvedl, že „[z]e závěry Ústavního soudu ČR tedy vyplývá, že orgány vykonávající působnost na úseku územního plánování  mohou dospět k závěru, že záměry vyjádřené v Politice jsou nereálné či neproveditelné, a nelze je realizovat, a dále, že v rámci územního plánování musí být záměry z PÚR konkretizovány a prověřovány s větší mírou konkrétnosti. Dále z uvedeného usnesení Ústavního soudu ČR vyplývá, že navazující územně plánovací dokumentace, kam patří i zásady územního rozvoje, má záměr uvedený v Politice konkretizovat. (...) Míra konkrétnosti (zásad územního rozvoje) vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití musí odpovídat tomu, aby bylo možno zvažovat varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu, vyhodnocovat jejich vliv na životní prostředí a v konečném důsledku pak posuzovat proporcionalitu zásahů do základních práv dotčených subjektů. Pořizovatel zásad územního rozvoje musí vyhodnotit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob, což bez určité míry specifikace a konkrétnosti rozsahu řešení záměrů nadmístního charakteru není možné.“ (Zvýraznění doplněno Podatelem; totožné závěry nedávno potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 - 157, bodu 108).

Podatel je přesvědčen, že pořizovatel ani zpracovatelé dokumentace v souladu s těmito závěry Nejvyššího správního soudu dosud nepostupovali. V tom jej utvrdil průběh veřejného projednání návrhu dne 24. 1. 2023, kdy zástupci zpracovatelů dokumentace dávali najevo, že jiné než předem vybrané varianty řešení koridoru nezvažovali, a to včetně existující územní rezervy, a zároveň záměr hodnotili na velmi abstraktní úrovni, kdy například vůbec nebrali v úvahu ani hrubé parametry plánované železniční tratě (zejména potom vedení nákladní dopravy po trati). Za této situace je dle názoru Podatele již na první pohled zřejmé, že návrh v současné podobě nemůže obstát a je třeba jej přepracovat s tím, že subjekty zpracovávající dokumentaci budou řádně pořizovatelem poučeny o tom, jak mají k posouzení návrhu v souladu se zákonem a judikaturou přistoupit.

### 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

koridoru z hlediska právních předpisů neúnosná, a to především v úzkém místě, které prochází mezi dvěma zastavenými územími města Chlumec (podatele).

Na pomezí katastrálních území Podatele a města 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.<sup>1</sup>

Všechny navrhované varianty koridoru jsou v tomto úseku vedeny stejně. Na území Podatele 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 navíc uvádí, že v rámci společných jednání s Investorkou mu byly předloženy mapy s návrhy koridorů, které 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 vymezování návrhu koridoru zohledněna.

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 Podatele 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 jeho území 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 Podatele.



Vlevo Grafická část Územního plánu Chlumec s vymezenou plochou NS – smíšené nezastavěné území, kudy má vést koridor ŽD1. Vpravo výřez z katastru nemovitostí s přibližnou vzdáleností mezi obytnou zástavbou v témže místě.

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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 zajistili dodržování limitů zatížení území emisemi znečišťujících látek, hluku, vibrací apod., a aby neumožnili 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 budou muset obyvatelé 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.

Dále Podatel upozorňuje, že na jeho území je vymezena památková zóna rejst. č. ÚSKP 2387 – Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova. V roce 1813 se zde odehrála bitva Napoleonských vojsk se spojeneckou armádou Rakouska, Pruska a Ruska, kterou dnes připomínají nejrůznější památníky, pomníky a nachází se zde i několik hromadných hrobů. V území se dochovala podstatná část historického uspořádání krajiny včetně základní komunikační sítě, v níž zaujímá významné postavení i císařská teplická silnice (dnes silnice č. 13). Chlumec je známý již bitvou z roku 1126, kdy zde kníže Soběslav bojoval s německým císařem Lotharem. Plochy bojišť dnes tvoří základ memoriální krajiny spolu s pomníky bitvy, které vznikaly prakticky hned po jejím ukončení.<sup>2</sup> Výstavba a provoz na ŽD1, které by protnulý tuto krajinnou památkovou zónu, by mohly významně negativně zasáhnout do jejího historického charakteru.

Podatel má za to, že stavba ŽD1, navazující na vymezení jejího koridoru v AZÚR ÚK, bude představovat neúnosnou zátěž pro tuto lokalitu. Stavba je vzhledem k území svými dimenzemi bude znamenat extrémní zásah do prostředí, a to ve vztahu k nejbližšímu okolí s potenciálně likvidačními dopady. Stavba by nepochybně vedla k velmi významnému nárůstu nepříznivých emisí do okolí, i ke vzniku jejich nových zdrojů. Vymezením koridoru bude zasaženo do památkové rezervace a do budoucna budou zpřetřhány vazby mezi místními částmi Podatele, a to jak z vizuálního, tak potenciálně i z funkčního hlediska.

---

<sup>2</sup> Volně převzato z <https://pamatkovykatalog.cz/uzemi-bojiste-u-prestanova-chlumce-a-varvazova-krajinna-pamatkova-zona-7663978> (cit. 25. 1. 2023)

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. 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 Podatele 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 předjíháno“. 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 Podatele. 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 jeho území 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 předjíháno, 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 Podatele 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 na území Podatele.

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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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 na jeho území 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.

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 faktory, podle kterých je stanovena předpokládaná míra zátěže vibracemi. Vzhledem k úzké šíři koridoru na území Podatele 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 fázi, 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 marně vynaloženým prostředkům v případě, že by se zjistilo, že jeho území je pro stavbu a Krušnohorského tunelu a jeho portálu nevyhovující.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 5. Nesprávné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Na území podatele je vymezena evropsky významná lokalita Strádovský rybník, která slouží k ochraně stanoviště přirozeného výskytu silně ohroženého druhu obojživelníka, kuňky obecné (*Bombina orientalis*). V SEA je na s. 219 a 220 uvedeno, že územní rezerva VRT-ZR1 je oproti navrhovanému koridoru ŽD1 méně vhodná, jelikož by nebylo možné dopředu vyloučit možný významný negativní vliv na kuňku obecnou chráněnou v EVL Kateřina – mokřad. Orgán SEA uzavřel, že „z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. nelze zvolit variantu, která má významný negativní vliv na lokality Natura 2000, pokud existuje jiná varianta, která negativní vliv nižší.“

Přitom však samotné posouzení vlivu koncepce na EVL, které je jedním z podkladových dokumentů návrhu aktualizace ZÚR, prokazuje, že k významnému negativnímu vlivu na EVL Kateřina – mokřad v případě vedení koridoru územní rezervou vůbec dojít nemusí. Koridor lze totiž v rámci územní rezervy vymežit tak, aby k zasažení prostředí kuňky obecné nedošlo. Konkrétně se na str. 71 posouzení uvádí:

*„Tyto vlivy teoreticky mohou nabýt až významných hodnot. Nicméně vymezená šíře koridoru územní rezervy by umožňovala vedení záměru VRT i zcela mimo území EVL.“*

Naopak v případě lokality Strádovský rybník je zřejmé, že zásah do migračních tras kuňky obecné v případě přijetí nynější verze koridoru bude zásadní, přičemž zásah připouští i na str. 160 i Vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR na rozvoj území, byť se jej pokouší bagatelizovat. Pro Podatele je nepochopitelné, proč se vliv na stejný druh chráněného živočicha v EVL Kateřina v dokumentaci zveličuje za účelem odůvodnění nevhodnosti vedení koridoru původní územní rezervou, a naopak umenšuje v případě EVL Strádovský rybník, který má být poškozen nynější verzí návrhu. Podle názoru Podatele tento přístup jednoznačně svědčí o tom, že k posouzení návrhu nedošlo v souladu s § 2 odst. 4 správního řádu, dle něžž správní orgány dbají ve své činnosti na to, „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“. V tomto případě se spíše jeví, že zpracovatelé dokumentace nepřistupovali k hodnocení aktuální verze koridoru nestranně a pouze hledali takové důvody, o které by mohli opřít svůj kladný závěr.

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 projevat 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 „vliv 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



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

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. Pokud by k doplnění posouzení SEA ve výše uvedeném smyslu nedošlo, je podatel připraven jeho závěr zpochybnit v řízení před soudem.

### **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 a jeho obyvatele, respektive vlastníky dotčených nemovitostí, měla extrémně silné negativní účinky, které v návrhu nejsou kompenzovány a z důvodu poměrů v území fakticky kompenzovány být ani nemohou.

Podatel je přesvědčen, že výše uvedené námitky vedou k jednoznačnému závěru, že návrh aktualizace zásad územního rozvoje tak, jak je předložen, nemůže obstát. V případě, že by i přes tyto námitky došlo ke schválení aktualizace, je podatel připraven podat návrh na jejich zrušení 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 námitek.

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.

Za město Chlumec

Frank Bold Advokáti s.r.o.

10/10

### **Námitka N 12:**

- 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 5aZÚR ÚK .

### **Rozhodnutí o námitce N 12:**

Námitka **se zamítá**.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 12:

#### Ad a)

Jelikož PÚR ČR ve znění aktualizace č. 4 (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 (MD), 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 zastupitelstvo v samostatné působnosti schválit nebo z důvodů ochrany zájmů kraje nebo jeho občanů 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 č. 4, proto nelze v souladu s § 39 odst. 3 stavebního zákona k námitkám na vymezení jakékoliv trasy, předložené k aktualizaci ZÚR ÚK prostřednictvím oprávněného investora ministerstvem dopravy, ze zákona přihlížet.

Pro úplnost je třeba doplnit, 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, které je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování (§ 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR – kompetenční zákon). 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).

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

PÚR je nadresortní koncepcí, která se pořizuje pro celé území státu. Pořizuje ji 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 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 vymezuje 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 vymezení 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 aktualizace 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 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.“*

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

MD v rámci plnění úkolů z UV č. 389 ze dne 22.5.2017 došlo k závěru, že stávající územní ochrana plánovaného koridoru VRT z již překonané koncepce vysokorychlostních tratí nemá své opodstatnění, neboť trasa koridoru územní rezervy VRT-ZR1 nesplňuje požadavky nové koncepce Rychlých spojení. Proto současně s vymezením nového koridoru ŽD1 požádal oprávněný investor o zrušení této územní rezervy. Pokud v koridoru VRT-ZR1 nemůže oprávněný investor železniční trať vést, nemá smysl územní rezervu ponechávat a blokovat tak v její trase územní rozvoj obcí. Navíc územní rezerva je dle ustálené judikatury pouze „dočasné opatření“ - do doby, než se daný záměr prověří. Následně se koridor územní rezervy buď „překlopí do návrhového koridoru“ nebo se zruší.

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:

Předně je třeba uvést, že odkazovaný rozsudek není pro tento případ příslušný. 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 přiřčena 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 tučně zvýrazněná citace bodu 52 rozsudku NSS (str. 3 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 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.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 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.

Lze tedy shrnout:

S odkazem na závaznost PÚR nelze koridor ŽD1 vymezit ve stávající územní rezervě VRT-ZR1. Oprávněný investor po prověření nemožnosti tuto územní rezervu využít pro předpokládaný účel požádal o její zrušení. Učinil tak současně s podáním variantního návrhu na vymezení jiného koridoru (ŽD1) v aktualizaci ZÚR, vše v souladu s PÚR.

Na základě prověření záměru, pro který byla územní rezerva vymezena, může být shledána nevyhovující nebo nepotřebnou a následně být v rámci procesů územního plánování zrušena. Vymezení územní rezervy nemůže založit legitimní očekávání, že záměr, pro který byla vymezena, se bude realizovat.

Na základě shora uvedeného byla námitka N 12a) zamítnuta.

### Ad b)

Zde lze v podrobnostech odkázat na odůvodnění námitky N 12a) viz výše a na ucelenou argumentaci Ua1 na str. 4.

V přehledu lze uvést, že usnesením č. 389 ze dne 22.5.2017 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR vláda schválila zcela nový, investičně i provozně 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 propsána do politiky územního rozvoje ČR (PÚR) - viz odůvodnění aktualizace 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 zásad územního rozvoje (ZÚR) za účelem vymezení koridoru ŽD1 a zrušení územní rezervy VRT-ZR1. PÚR je pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná, proto mohl pořizovatel projednávat pouze předložené varianty. Každá jiná trasa, včetně trasy v koridoru územní rezervy VRT-ZR1, by byla v rozporu s PÚR.

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, která je pro výkon přenesené působnosti (pořizovatele) závazná. O tom, zda je návrh 5aZÚR ÚK s nejhodnější variantou koridoru schválen, či zda je celý návrh 5aZÚR ÚK zamítnut, rozhoduje s ohledem na ochranu zájmů kraje a občanů kraje krajské

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona) na veřejném zasedání zastupitelstva kraje.

K nesouhlasu s vymezením koridoru proto nebylo možné přihlížet a námitku N 12b) tak nezbylo než zamítnout.

K podatelovu odůvodnění připomínka:

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

S tezí podatele o důvodu a tím i nesprávném způsobu posouzení územní rezervy na udržitelný rozvoj území nelze 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 ÚK 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 argumentace Ua1 – str.4). 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 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 lze odkázat 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 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 „legitimnímu očekávání“ viz odůvodnění námítky N 12a).

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 je třeba opět odkázat na závaznost čl. (83a) PÚR ČR a podrobně na argumentaci Ua1 (str. 4). 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.“*

Lze tedy shrnout, že 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. 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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 „překladovému terminálu Chabařovice“ lze uvést pouze to, že podatel pravděpodobně reaguje na podrobnou dokumentaci oprávněného investora, nikoliv na návrh 5aZÚR ÚK. Návrh 5aZÚR ÚK neobsahuje žádný údaj ani informaci o jakémkoliv terminálu v Chabařovicích. V návrhu AZÚR je terminál předpokládán pouze v Roudnici nad Labem a v Ústí nad Labem.

Předmětem 5aZÚR ÚK je prověření a následné vymezení nejvhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování 5aZÚR ÚK známy a nelze je ani předjímat. (Podrobně k dopadům stavby a provozu železniční tratě na pozemky, stavby a obyvatele viz argumentace Ua3 - str. 10). Skutečnost, že oprávněný investor současně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje podrobnější dokumentaci jednotlivých staveb neopravňuje pořizovatele k odchýlení se od dikce zákona a řešit v rámci 5aZÚR ÚK záležitosti, které nemohou být jejím předmětem ani součástí.

K podatelem uváděné povinnosti pořizovatele „vyhodnotit proporcionalitu návrhu a zhodnotit i jeho alternativní řešení, tedy zejména VRT-ZR1“ a podatelem předestíraným důvodům:

V obecné rovině vše podatelem uvedné platí. V případě 5aZÚR ÚK však nebylo úkolem pořizovatele na základě PÚR „*prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru VR1 a podle výsledků prověření zajistit ochranu území vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru*“; jeho úkolem bylo „*na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor ŽD1 v úseku RS4*“. To je konkrétní rozdíl mezi úkoly pro územní plánování, uloženými čl. (83) před aktualizací PÚR a čl. (83a) po aktualizaci PÚR č. 4, účinné od 1.9.2021. PÚR sama o sobě tak s účinností od 1.1.2018, kdy byl stavební zákon novelizován zákonem č. 225/2017 Sb., vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje pouze schematicky (§ 32 odst. 1 písm d) stavebního zákona), ovšem úkol pro územní plánování je v ní uložen zcela konkrétní a jednoznačný. Pořizovatel ze zákona nemá kompetenci k odlišnému vymezení koridoru mezinárodního (ani republikového) dopravního koridoru. Nemá - li kompetenci k vymezení takového koridoru, nemůže být takový koridor z jeho vůle nebo z vůle krajského zastupitelstva ani obsahem návrhu 5aZÚR ÚK a předmětem prověřování v rámci procesu pořizování podle stavebního zákona.

O tom, že předmětem aktualizace ZÚR ÚK budou konkrétní varianty připravené a vybrané Ministerstvem dopravy, bylo tedy 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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

obranu, a proto je jediným možným výsledkem procesu pořizování aktualizace ZÚR v rámci přenesené působnosti.

Návrh 5aZÚR ÚK, variantní koridor ŽD1 („prázdný pruh území“), byl hodnocen na úrovni, odpovídající požadavkům stavebního zákona (§ 36 odst. 3) a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 10i). Aby bylo možné vyhodnotit nejen předpokládané vlivy koncepce (návrhu 5aZÚR ÚK), ale i předpokládané vlivy uplatnění koncepce (realizace záměru, pro niž je koncepce zpracována), pro kterou v ČR dosud nejsou k dispozici potřebné údaje „z praxe“, byly v rámci SEA konkretizovány parametry záměru zejména pro posouzení hluku (včetně kumulativních a synergických vlivů) a zaboru ZPF (str. 145 a násl. SEA a str. 109 a násl. textové části Odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK ).

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. Pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, muselo by, v tomto konkrétním případě, MD prostřednictvím oprávněného investora, najít jiný koridor a vymezit ho v územním rozvojovém plánu ČR (ÚRP) nebo znovu požádat o aktualizaci ZÚR ÚK. Obdobný 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. Znamená to, že nadřazená dokumentace není závazná absolutně. Tento princip je v souladu s ustálenou judikaturou. V případě návrhu 5aZÚR ÚK však nebylo prokázáno, že by ani jedna z oprávněným investorem předložených variant koridoru ŽD1 nebyla realizovatelná.

K proporcionalitě návrhu lze citovat z rozsudku NSS ze dne 21.11.2018 č.j. 2 As 81/2016 – 157:

*„Na tomto místě Nejvyšší správní soud cituje části odůvodnění napadeného rozsudku, v nichž městský soud k předmětné námitce 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 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.“*

Citovaný rozsudek se přitom týká územního plánu, kde již dochází oproti ZÚR k dotčení konkrétních práv jednotlivých osob. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou proti návrhu ZÚR podat námitky pouze „dotčené obce“ a zástupce veřejnosti. Stavební zákon tedy k návrhu ZÚR neumožňuje podat námitky každé dotčené osobě, jako je

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

tomu u územního plánu. Tyto požadavky odpovídají vyšší úrovni obecnosti ZÚR a zamezují projednávání pouze individuálních zájmů jednotlivých osob v této fázi územního plánování.

Na toto navazuje také rozsudek ze dne 22.10.2009 č.j. 4 Ao 2/2009 – 87, také k územnímu plánu: *„Nejvyšší správní soud tedy dospěl k závěru, že je-li v napadeném územním plánu obce respektována plocha pro veřejně prospěšnou stavbu obsažená v územně plánovací dokumentaci vyššího územního celku, nelze zkoumat test proporcionality ve vztahu k územnímu plánu obce. Splnění požadavku na závěrečný krok algoritmu lze v tomto případě posuzovat pouze ve vztahu územně plánovací dokumentaci vyššího územního celku. Jinými slovy, respektoval-li odpůrce při tvorbě územního plánu obce platný územní plán velkého územního celku ve schváleném rozsahu, nelze zkoumat, zda v tomto dotčeném záměru byla splněna kriteria vhodnosti, kriteria potřebnosti a kriteria minimalizace zásahů, neboť tyto zásady nemohl odpůrce při tvorbě územního plánu obce nikterak ovlivnit.*

*Za této situace se tedy soud námitkami zpochybňujícími dodržení spravedlivé míry při omezení vlastníkům dotčených nemovitostí územním plánem, nezabýval.“*

Na základě shora uvedeného, se nelze ztotožnit s názorem podatele, že návrh 5aZÚR ÚK v současné podobě nemůže obstát, je třeba ho přepracovat a posoudit v souladu se zákonem a judikaturou.

- [K „neúnosnému zatížení lokality“, způsobenému předpokládaným technickým řešením stavby včetně staveb souvisejících a dopady realizace a provozu železniční trati na území Chlumce \(podatele\):](#)

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. Předestírané dopady budování portálu Krušnohorského tunelu i železniční tratě jako takové, jakož i následného provozu na železniční trati na město Chlumeck 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 včetně posouzení EIA. Geologický a hydrogeologický průzkum bude, kromě dalšího, podkladem právě pro tuto dokumentaci. K dopadům stavby a provozu trati na pozemky, stavby a obyvatele podrobně viz argumentace Ua3 (str.10).

Dle návrhu 5aZÚR ÚK je koridor ŽD1 veden pod územím krajinné památkové zóny „Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova“ tunelem. Na jednání pořizovatele s Ministerstvem kultury (MK) k vypořádání jeho stanoviska k veřejnému projednání, konaném dne 6.3.2023, bylo po projednání a upřesnění některých skutečností dohodnuto, že MK souhlasí s variantou ŽD1- C s tím, že do čl. [69b] výroku 5aZÚR ÚK bude pod bodem ch) doplněn úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru: *vytvořit územní podmínky pro: „vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty memoriální krajiny v prostoru krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova“.* Tento bod byl do výroku doplněn.

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

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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 odůvodnění námitky N 12 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), vyhodnoceny předpokládané vlivy návrhu (tedy vždy „celých“ koridorů) včetně vlivů sekundárních, a synergické a kumulativní vlivy – vlivy návrhu společně s vlivy stávajících a zamýšlených záměrů. 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 eliminační a minimalizační opatření. Vzhledem k povaze předmětu aktualizace ZÚR (vymezení „prázdného pruhu území“), jsou tato opatření ve výroku 5aZÚR ÚK 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. Podrobně k vyhodnocení SEA viz argumentace Ua4 (str. 12).

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 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.“

### - K absenci geologického průzkumu:

Podatel požaduje zpracování geologického průzkumu jako podkladu pro 5aZÚR ÚK , 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.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 tomu je třeba uvést, 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. 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,*
- *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



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

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) doporučeno 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, v daném případě 5aZÚR ÚK, nemá oporu v právních předpisech.

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

Podatel z rozdílného výsledku naturového posouzení EVL Strádovský rybník (stanoviště kuřky obecné) u koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a návrhového koridoru ŽD1 dovozuje, že návrh 5aZÚR ÚK nebyl posouzen v souladu s § 2 odst. 4 správního řádu, tedy tak, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem, aby odpovídalo okolnostem daného případu, a při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů aby nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Tak tomu není. Jak je zřejmé z veškerého předešlého textu odůvodnění námítky N 12, předmětem návrhu byl pouze koridor ŽD1 (ve variantách A, B, C). Koridor VRT-ZR1 je územní rezerva. Podle § 23b odst. 3 stavebního zákona se územní rezerva posuzuje z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí (SEA), na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (EVL) nebo ptačí oblasti (PO) pouze při aktualizaci územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití, nikoliv při jejím vymezování. Vzhledem k rozporu koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s platnou PÚR nemohl být tento koridor návrhovým, tedy součástí návrhu 5aZÚR ÚK. Vliv stávající územní rezervy na životní prostředí byl posouzen výlučně na žádost a pro potřeby Zastupitelstva Ústeckého kraje, aby mělo k dispozici „k porovnání“ další odborný podklad pro své rozhodnutí v samostatné působnosti podle § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona – viz str. 231.

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.

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 ucelenou argumentaci k vyhodnocení SEA Ua4 (str. 12).

### - K „závěrečnému návrhu“:

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Předmět návrhu 5aZÚR ÚK , pořizovaného na základě žádosti oprávněného investora, je dán tímto návrhem. Zastupitelstvo poté bezodkladně rozhodne o pořízení této aktualizace a jejím obsahu. Podle § 42a odst. 2 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhoduje o pořízení aktualizace ZÚR a jejím obsahu buď z vlastního podnětu, nebo na návrh (zde oprávněného investora). Z důvodů, které vedly k uzákonění možnosti oprávněného investora navrhnout aktualizaci ZÚR (o níž je třeba rozhodnout bezodkladně) a z vylučovací spojky mezi vlastním podnětem a návrhem na aktualizaci lze dovodit, že v rozporu s právními předpisy by naopak bylo, pokud by pořizovatel do návrhu oprávněného investora na aktualizaci ZÚR přidával „vlastní podněty“.

Navrhovaná varianta koridoru ze své podstaty nemůže mít na podatele a jeho obyvatele, resp. vlastníky dotčených nemovitostí (ale ani na jiné nemovitosti a osoby) žádné, natož „extrémně silné negativní účinky, které v návrhu nejsou kompenzovány a z důvodu poměrů v území fakticky kompenzovány být ani nemohou“. Podrobně viz ucelená argumentace Ua3 (str.10).

S návrhem podatele na rozhodnutí zastupitelstva nelze souhlasit. Pokud by zastupitelstvo vrátilo návrh pořizovateli s jím citovanými pokyny, pořizovatel by mu nemohl vyhovět, neboť on je, na rozdíl od zastupitelstva, vázán mj. i usneseními vlády, tedy PÚR. Pokud zastupitelstvo dospěje k závěru, že návrh 5aZÚR ÚK je v rozporu se zájmy Ústeckého kraje nebo jeho občanů, může návrh v samostatné působnosti, v souladu s § 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 10 stavebního zákona, zamítnout.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. Námitka N 13 (statutární město Ústí nad Labem)

Magistrát města Ústí nad Labem  
Velká Hradební 2336/8  
40100 Ústí nad Labem

Adresa příjemce:  
Krajský úřad Ústeckého kraje  
Odbor Územního plánování a stavebního řádu  
Velká Hradební 3118/48  
400 02 Ústí nad Labem

V Ústí nad Labem  
30.01.2023

Ústecký kraj  
Doruceno: 31.01.2023 11:55  
KUUK/020209/2023  
listy: 15      přílohy:  
Počet listů, sv. příloh:



**Věc : Námitky proti návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5.aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) požizované zkráceným postupem**

V souladu s oznámením o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, v souladu s § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona, Rada města Ústí nad Labem zastoupená primátorem města PhDr. Ing. Petrem Nedvědickým na základě vyhodnocení dokumentace a přijatého usnesení zastupitelstva města Ústí nad Labem uplatňuje námitky proti návrhu vymezení koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení – (Koridor ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C)

Identifikace území dotčeného námitkami:

Vždy se jedná o celé území dotčené návrhem změny Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, pokud není v konkrétní námitce území jinak konkretizováno.

Návrhem 5.aZÚR ÚK je dotčeno katastrální území Ústí nad Labem, Střekov a Předlice

#### **Námitka č. 1**

- a) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s navrženou koncepcí 5.aZÚR ÚK, spočívající v umístění koridorů pro systém rychlých spojení (RS), na jejíž základě je navrhováno umístění koridoru ŽD1-A na území města Ústí nad Labem. Tento nesouhlas byl deklarován na 3. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 19.12.2022 usnesením č. 36/3Z/22 (příloha č. 5). Město Ústí nad Labem požaduje a podporuje umístění nového dopravního terminálu pro osobní dopravu v centru města pro zajištění přímých přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy. Město Ústí nad Labem požaduje minimalizovat negativní vliv z umístění a provozu nové železniční trati VRT na zastavěné území města, urbanistickou strukturu města a její hodnoty, přírodní prostředí a jeho hodnoty, a to využitím tunelových úseků nebo odkloněním nákladní dopravy z prostoru údolní nivy Bíliny a Labe. Město Ústí nad Labem požaduje zásadní redukci ploch stávajícího západního nádraží a vymístění seřazovacího nádraží

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 blízkosti centra města, pro umožnění rozvoje města a jeho městských funkcí na plochách navazujících na centrum města a podél toku řeky Bíliny.

Město Ústí nad Labem požaduje do prověřovaných variant koridoru VRT zahrnout tzv. „Variantu H“ ze studie zpracované firmou Cedop, která byla dne 14.12.2022 zaslána hejtmanu Ústeckého kraje panu Ing. Janu Schillerovi a vedoucí Odboru územního plánování a stavebního řádu paní Ing. Haně Bergmannové.

- b) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s navrženou koncepcí 5.aZÚR ÚK, spočívající v umístění koridorů pro systém rychlých spojení (RS), na jejíž základě je navrhováno umístění koridoru ŽD1-B na území města Ústí nad Labem. Tento nesouhlas byl deklarován na 3. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 19.12.2022 usnesením č. 36/3Z/22 (příloha č. 1). Město Ústí nad Labem požaduje a podporuje umístění nového dopravního terminálu pro osobní dopravu v centru města pro zajištění přímých přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy. Město Ústí nad Labem požaduje minimalizovat negativní vliv z umístění a provozu nové železniční trati VRT na zastavěné území města, urbanistickou strukturu města a její hodnoty, přírodní prostředí a jeho hodnoty, a to využitím tunelových úseků nebo odkloněním nákladní dopravy z prostoru údolní nivy Bíliny a Labe. Město Ústí nad Labem požaduje zásadní redukci ploch stávajícího západního nádraží a vymístění seřazovacího nádraží z blízkosti centra města, pro umožnění rozvoje města a jeho městských funkcí na plochách navazujících na centrum města a podél toku řeky Bíliny. Město Ústí nad Labem požaduje do prověřovaných variant koridoru VRT zahrnout tzv. „Variantu H“ ze studie zpracované firmou Cedop, která byla dne 14.12.2022 zaslána hejtmanu Ústeckého kraje panu Ing. Janu Schillerovi a vedoucí Odboru územního plánování a stavebního řádu paní Ing. Haně Bergmannové.
- c) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s navrženou koncepcí 5.aZÚR ÚK, spočívající v umístění koridorů pro systém rychlých spojení (RS), na jejíž základě je navrhováno umístění koridoru ŽD1-C na území města Ústí nad Labem. Tento nesouhlas byl deklarován na 3. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 19.12.2022 usnesením č. 36/3Z/22 (příloha č. 1). Město Ústí nad Labem požaduje a podporuje umístění nového dopravního terminálu pro osobní dopravu v centru města pro zajištění přímých přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy. Město Ústí nad Labem požaduje minimalizovat negativní vliv z umístění a provozu nové železniční trati VRT na zastavěné území města, urbanistickou strukturu města a její hodnoty, přírodní prostředí a jeho hodnoty, a to využitím tunelových úseků nebo odkloněním nákladní dopravy z prostoru údolní nivy Bíliny a Labe. Město Ústí nad Labem požaduje zásadní redukci ploch stávajícího západního nádraží a vymístění seřazovacího nádraží z blízkosti centra města, pro umožnění rozvoje města a jeho městských funkcí na plochách navazujících na centrum města a podél toku řeky Bíliny. Město Ústí nad Labem požaduje do prověřovaných variant koridoru VRT zahrnout tzv. „Variantu H“ ze studie zpracované firmou Cedop, která byla dne 14.12.2022 zaslána hejtmanu Ústeckého kraje panu Ing. Janu Schillerovi a vedoucí Odboru územního plánování a stavebního řádu paní Ing. Haně Bergmannové.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Odůvodnění námítky společné pro námitku 1a), 1b), 1c):

Výstavba nové železniční tratě (dále jen VRT) je v materiálech Správy železnic (dále jen SŽ) prezentována ve třech etapách výstavby. I. Praha – sjezd Lovosice/Litoměřice, která je určená výhradě pro osobní dopravu; II. Státní hranice SRN/Česká republika – Ústí nad Labem a III. Ústí nad Labem – sjezd Litoměřice/Lovosice, které jsou dle materiálů SŽ určeny pro smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. Průchod městem Ústí nad Labem byl prezentován ve dvou variantách, a to podzemní a nadzemní. SŽ při jednáních s městem Ústí nad Labem prezentovala využití nové železniční dráhy VRT pro smíšený provoz nákladní a osobní dopravy v Krušnohorském a Středohorském tunelu. Město Ústí nad Labem podporuje záměr umístění nového dopravního terminálu, který umožňuje propojení VRT a konvenčních železničních tratí s přímými přestupními vazbami, a to co nejbližší centra města. Zároveň však nesouhlasí s vedením nákladní dopravy takovým způsobem, který způsobí navýšení negativních vlivů z nákladní dopravy. Postoje města Ústí nad Labem byly několikrát prezentovány SŽ ještě před podáním žádosti SŽ o aktualizaci ZÚR ÚK. Město Ústí nad Labem je toho názoru, že základní řešení problémů (hluk, prašnost, vibrace), které přináší umístění koridoru VRT v rámci zastavěného území města, by měly být řešeny již ve fázi návrhu koridoru, a nikoliv ponechat řešení této problematiky na další fázi do úrovně projektového řešení v rámci územního řízení.

### Námítka č. 2

- a) SŽ prezentovala využití koridoru VRT v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice pro smíšený provoz osobní a nákladní železniční dopravy. Během veřejného projednání 5.aZÚR ÚK, po výtce Ing. Evy Fialové ve smyslu zatížení centra města nákladní dopravou využívající VRT, vyšla najevo zásadní neznalost zhotovitele 5.aZÚR ÚK ve smyslu využití části koridoru VRT varianty ŽD1-A pro smíšenou dopravu. Zástupce zhotovitele 5.aZÚR ÚK na veřejném projednání dne 24.01.2023 opakovaně vyjadřoval nesouhlas s tím, že bude nová železniční trať využívána pro nákladní železniční dopravu. Přítomný zástupce SŽ potvrdil, že část koridoru VRT ve všech třech variantách a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice je uvažována pro smíšený provoz. Na základě těchto faktů se lze oprávněně domnívat, že zhotovitel zpracoval vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území na základě nesprávných údajů. Dále se lze domnívat, že dotčené orgány ve svých stanoviscích reagovaly na základě nesprávných údajů obdržných ze strany zhotovitele 5.aZÚR ÚK. Město Ústí nad Labem je toho názoru, že je nutné přepracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně návrhu požadavků na prostorová opatření v území a požadavků na projektová opatření popsanych v VVÚRU a následně obsah úkolů stanovených pro územní plánování a využívání území v kapitole [69b] pro koridor ŽD1-A textové části výroku 5.aZÚR ÚK a seznam kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v kapitole [69c] ŽD1-A textové části výroku 5.aZÚR ÚK. Je zřejmé, že poté musí být opakováno jednání s dotčenými orgány a opakováno veřejné projednání návrhu 5.aZÚR ÚK.
- b) SŽ prezentovala využití koridoru VRT v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice pro smíšený provoz osobní a nákladní železniční dopravy. Během

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

veřejného projednání 5.aZÚR ÚK, po výtce Ing. Evy Fialové ve smyslu zatížení centra města nákladní dopravou využívající VRT, vyšla najevo zásadní neznalost zhotovitele 5.aZÚR ÚK ve smyslu využití části koridoru VRT varianty ŽD1-B pro smíšenou dopravu. Zástupce zhotovitele 5.aZÚR ÚK na veřejném projednání dne 24.01.2023 opakovaně vyjadřoval nesouhlas s tím, že bude nová železniční trať využívána pro nákladní železniční dopravu. Přítomný zástupce SŽ potvrdil, že část koridoru VRT ve všech třech variantách a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice je uvažována pro smíšený provoz. Na základě těchto faktů se lze oprávněně domnívat, že zhotovitel zpracoval vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území na základě nesprávných údajů. Dále se lze domnívat, že dotčené orgány ve svých stanoviscích reagovaly na základě nesprávných údajů obdržených ze strany zhotovitele 5.aZÚR ÚK. Město Ústí nad Labem je toho názoru, že je nutné přepracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně návrhu požadavků na prostorová opatření v území a požadavků na projektová opatření popsaných v VVÚRU a následně obsah úkolů stanovených pro územní plánování a využívání území v kapitole [69b] pro ŽD1-B textové části výroku 5.aZÚR ÚK a seznam kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v kapitole [69c] pro koridor ŽD1-B textové části výroku 5.aZÚR ÚK. Je zřejmé, že poté musí být opakováno jednání s dotčenými orgány a opakováno veřejné projednání návrhu 5.aZÚR ÚK.

- c) SŽ prezentovala využití koridoru VRT v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice pro smíšený provoz osobní a nákladní železniční dopravy. Během veřejného projednání 5.aZÚR ÚK, po výtce Ing. Evy Fialové ve smyslu zatížení centra města nákladní dopravou využívající VRT, vyšla najevo zásadní neznalost zhotovitele 5.aZÚR ÚK ve smyslu využití části koridoru VRT varianty ŽD1-C pro smíšenou dopravu. Zástupce zhotovitele 5.aZÚR ÚK na veřejném projednání dne 24.01.2023 opakovaně vyjadřoval nesouhlas s tím, že bude nová železniční trať využívána pro nákladní železniční dopravu. Přítomný zástupce SŽ potvrdil, že část koridoru VRT ve všech třech variantách a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v úseku státní hranice SRN/ČR a sjezd Lovosice/Litoměřice je uvažována pro smíšený provoz. Na základě těchto faktů se lze oprávněně domnívat, že zhotovitel zpracoval vyhodnocení vlivů 5.aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území na základě nesprávných údajů. Dále se lze domnívat, že dotčené orgány ve svých stanoviscích reagovaly na základě nesprávných údajů obdržených ze strany zhotovitele 5.aZÚR ÚK. Město Ústí nad Labem je toho názoru, že je nutné přepracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně návrhu požadavků na prostorová opatření v území a požadavků na projektová opatření popsaných v VVÚRU a následně obsah úkolů stanovených pro územní plánování a využívání území v kapitole [69b] pro koridor ŽD1-C textové části výroku 5.aZÚR ÚK a seznam kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v kapitole [69c] pro koridor ŽD1-C textové části výroku 5.aZÚR ÚK. Je zřejmé, že poté musí být opakováno jednání s dotčenými orgány a opakováno veřejné projednání návrhu 5.aZÚR ÚK.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Odůvodnění námítky společné pro námitku 2a), 2b), 2c):**

Z průběhu veřejného projednání konaného dne 24.01.2023 je zřejmé, že zhotovitel 5.aZÚR ÚK nebyl zcela seznámen s navrhovaným využitím a provozem nové železniční tratě VRT. Tento stav v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území tedy nemohl být adekvátně vyhodnocen. Zhotovitel tedy ani nemohl analyzovat reálný navrhovaný provoz a využití koridorů VRT. Přesto je tedy předkládáno „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území část C-F“, kde je na straně 35 pouze konstatováno citace: „5aZÚR ÚK přispívá k vytvoření výkonné sítě přeshraniční osobní i nákladní železniční dopravy. Realizací záměru dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Uvolněné kapacity bude možno využít pro posílení regionální, příměstské či nákladní železniční dopravy. Uvolněné kapacity na koridorových tratích bude možno využít na úkor silniční kamionové dopravy.“, což je hodnoceno jako kladná míra přínosu s ohledem na vyčerpanou kapacitu stávajících tratí. Na druhou stranu vzhledem k využití koridoru VRT pro smíšenou osobní a nákladní dopravu (tento fakt byl zhotovitelem na veřejném projednání popírán) a uvolněním kapacity stávajících tratí, dojde nesporně k jednoznačnému navýšení zátěže vyplývající z provozu železničních tratí na území města Ústí nad Labem. Tento fakt se nepromítá do kapitoly 3.1.7 Tematický okruh: Kvalita životního prostředí ve „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území část C-F“, kde se v tématu „zvýšování intenzity dopravy může vést ke zvýšení emisí a imisních koncentrací látek znečišťující ovzduší, včetně zvýšení hlukové zátěže v blízkosti dopravních komunikací“ uvádí: „neexistuje příčinná souvislost mezi 5.aZÚR ÚK a referenční skutečností“. Tento fakt se pak nemůže relevantně promítnout do požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření VVÚRU a následně do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C textové části výroku 5.aZÚR ÚK.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území část A na straně 122 je uvedeno, že podkladem pro hodnocení vlivů byly:

- Územně technická studie „VRT Praha Litoměřice“ (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014)
- Územně technická studie „Nová trať Litoměřice Ústí nad Labem st. hranice SRN“ (SUDOP PRAHA a.s., 2015)
- Územně technická studie „Nová trať Kralupy nad Vltavou Most“ (METROPROJEKT Praha a.s., 2015)
- Inženýrsko environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice Drážďany na území ČR (SUDOP PRAHA a.s., 2015)
- Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany Praha (2015)
- Technicko--provozní studie — technická řešení VRT (SUDOP PRAHA a.s. + ACRI — Asociace podniků českého železničního průmyslu + METROPROJEKT Praha a.s., 2015 – 2017)
- Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha — Drážďany (CEDOP, z. s. – EGIS, 2020)

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Využití části koridoru VRT pro smíšený provoz, tedy i nákladní dopravy je všeobecně známo.

### Námítka č.3

- a) Z hodnocení koridoru ŽD1-A a jeho vlivů na prostředí není zřejmé, zda byla věnována dostatečná pozornost hodnocení vlivů na území v celé jeho délce. Máme za to, že byla věnována značná pozornost hodnocení rozdílů jednotlivých variant. Horší hodnocení dostaly varianty, které jsou vedeny v úzkých hrdlech mezi zastavěným územím obcí. Všechny hodnocené varianty však procházejí jedním velkým úzkým hrdlem, a to v místě přechodu řeky Labe a Bíliny v centru Ústí nad Labem, kde dochází k synergickému efektu negativních jevů z důvodu akumulace několika železničních tratí a silničních komunikací v úzkém prostoru údolní nivy na soutoku řeky Labe a Bíliny. V materiálech SŽ byly prezentovány varianty řešení průchodu VRT zastavěným územím města Ústí nad Labem, a to v podzemní a nadzemní variantě. Dokumentace se tedy detailně nezabývá centrálním územím města Ústí nad Labem.

Tento fakt není nijak zhodnocen a nezohledňuje se do požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU a následně do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK článek [69b], [69c] pro koridor ŽD1-A. V článku [69b] odst h) se požadavek pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru VRT se stanovením úkolu omezuje na obecně: *“vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp”*, aniž by byla řešena otázka průchodu zastavěným územím města Ústí nad Labem a jeho kulturních hodnot a ovlivnění krajinných hodnot údolí řeky Labe a Bíliny.

- b) Z hodnocení koridoru ŽD1-B a jeho vlivů na prostředí není zřejmé, zda byla věnována dostatečná pozornost hodnocení vlivů na území v celé jeho délce. Máme za to, že byla věnována značná pozornost hodnocení rozdílů jednotlivých variant. Horší hodnocení dostaly varianty, které jsou vedeny v úzkých hrdlech mezi zastavěným územím obcí. Všechny hodnocené varianty však procházejí jedním velkým úzkým hrdlem, a to v místě přechodu řeky Labe a Bíliny v centru Ústí nad Labem, kde dochází k synergickému efektu negativních jevů z důvodu akumulace několika železničních tratí a silničních komunikací v úzkém prostoru údolní nivy na soutoku řeky Labe a Bíliny. V materiálech SŽ byly prezentovány varianty řešení průchodu VRT zastavěným územím města Ústí nad Labem, a to v podzemní a nadzemní variantě. Dokumentace se tedy detailně nezabývá centrálním územím města Ústí nad Labem.

Tento fakt není nijak zhodnocen a nezohledňuje se do požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU a následně do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK článek [69b], [69c] pro koridor ŽD1-B. V článku [69b] odst h) se požadavek pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru VRT se stanovením úkolu omezuje na obecně: *“vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v*



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

*prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp”, aniž by byla řešena otázka průchodu zastavěným územím města Ústí nad Labem a jeho kulturních hodnot a ovlivnění krajinných hodnot údolí řeky Labe a Bíliny.*

- c) Z hodnocení koridoru ŽD1-C a jeho vlivů na prostředí není zřejmé, zda byla věnována dostatečná pozornost hodnocení vlivů na území v celé jeho délce. Máme za to, že byla věnována značná pozornost hodnocení rozdílů jednotlivých variant. Horší hodnocení dostaly varianty, které jsou vedeny v úzkých hrdlech mezi zastavěným územím obcí. Všechny hodnocené varianty však procházejí jedním velkým úzkým hrdlem, a to v místě přechodu řeky Labe a Bíliny v centru Ústí nad Labem, kde dochází k synergickému efektu negativních jevů z důvodu akumulace několika železničních tratí a silničních komunikací v úzkém prostoru údolní nivy na soutoku řeky Labe a Bíliny. V materiálech SŽ byly prezentovány varianty řešení průchodu VRT zastavěným územím města Ústí nad Labem, a to v podzemní a nadzemní variantě. Dokumentace se tedy detailně nezabývá centrálním územím města Ústí nad Labem.

Tento fakt není nijak zhodnocen a nezohledňuje se do požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU a následně do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK článek [69b], [69c] pro koridor ŽD1-C. V článku [69b] odst h) se požadavek pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru VRT se stanovením úkolu omezuje na obecně: *“vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp”,* aniž by byla řešena otázka průchodu zastavěným územím města Ústí nad Labem a jeho kulturních hodnot a ovlivnění krajinných hodnot údolí řeky Labe a Bíliny.

### **Odůvodnění námitky společně pro námitku 3a), 3b), 3c):**

Dokumentace se detailně nezabývá centrálním územím města Ústí nad Labem a nezmiňuje se ani o zásadním rozdílu mezi nadzemní a podzemní variantou v tomto prostoru, ačkoliv dále se v odůvodnění 5.aZÚR ÚK uvádí: *„S ohledem na složitou morfologii severní poloviny území Ústeckého kraje a vysokou koncentrací přírodních hodnot je však zřejmé, že v oblasti Českého středohoří a Krušných hor je jediné možné řešení vedení železniční dráhy tunely”. A dále: „Tunely obecně slouží pro překonání nejen terénních překážek, ale též jinak neprůchodného území”.* Obsah VVÚRU se zcela vyhýbá hodnocení faktických střetů s kulturními a krajinnými hodnotami na území města Ústí nad Labem.

### **Námitka č. 4**

- a) Nesouhlasíme s tvrzením uvedeném v odůvodnění 5.aZÚR ÚK : *„5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení nové železniční dráhy na území Ústeckého kraje. Jedná se o podrobnost, která nepřísluší zásadám územního rozvoje s ohledem na jejich požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí.* Koridor ŽD1-A umístěný na území města Ústí nad Labem umožňující umístění trati VRT by měl

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 posuzován jak v případě nadzemního vedení, tak v případě podzemního vedení VRT. Varianty vedení VRT trati prezentované SŽ obsahovaly podzemní i nadzemní řešení průchodu VRT přes zastavěné území města Ústí nad Labem. Požadujeme posoudit koridor ŽD1-A jak pro případ nadzemního, tak podzemního průchodu přes zastavěné území města Ústí nad Labem.

- b) Nesouhlasíme s tvrzením uvedeném v odůvodnění 5.aZÚR ÚK : „5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení nové železniční dráhy na území Ústeckého kraje. Jedná se o podrobnost, která nepřísluší zásadám územního rozvoje s ohledem na jejich požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí. Koridor ŽD1-B umístěný na území města Ústí nad Labem umožňující umístění trati VRT by měl být posuzován jak v případě nadzemního vedení, tak v případě podzemního vedení VRT. Varianty vedení VRT trati prezentované SŽ obsahovaly podzemní i nadzemní řešení průchodu VRT přes zastavěné území města Ústí nad Labem. Požadujeme posoudit koridor ŽD1-B jak pro případ nadzemního, tak podzemního průchodu přes zastavěné území města Ústí nad Labem.
- c) Nesouhlasíme s tvrzením uvedeném v odůvodnění 5.aZÚR ÚK : „5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení nové železniční dráhy na území Ústeckého kraje. Jedná se o podrobnost, která nepřísluší zásadám územního rozvoje s ohledem na jejich požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí. Koridor ŽD1-C, umístěný na území města Ústí nad Labem umožňující umístění trati VRT by měl být posuzován jak v případě nadzemního vedení, tak v případě podzemního vedení VRT. Varianty vedení VRT trati prezentované SŽ obsahovaly podzemní i nadzemní řešení průchodu VRT přes zastavěné území města Ústí nad Labem. Požadujeme posoudit koridor ŽD1-C jak pro případ nadzemního, tak podzemního průchodu přes zastavěné území města Ústí nad Labem.

### Odůvodnění námítky společné pro námitku 4a), 4b), 4c):

Jedná se o alibistické tvrzení zhotovitele 5.aZÚR ÚK. Je zřejmé, že hodnocení VVÚRU koridorů a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C, musí být logicky rozdílné pro podzemní a nadzemní variantu vedení železniční tratě. Přestože by bylo vymezení koridoru v tomto případě identické, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území by bylo pro podzemní a nadzemní variantu zcela rozdílné. Toto posouzení má vliv na obsah požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaných do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b), [69c) pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Námitka č. 5

- a) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-A (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Ústí nad Labem (obrázek viz příloha č. 1) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-A zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Koridor (včetně ploch VPS) je umístěn přímo do zastavěného území města Ústí nad Labem, (obrázek viz příloha č. 1) a požaduje jeho redukci. Navržená plocha koridoru ŽD1-A současně zachovává existenci rozsáhlých ploch Západního nádraží, které město vnímá jako brownfield.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-A v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- b) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-B (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Ústí nad Labem (obrázek viz příloha č. 1) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-B zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Koridor ŽD1-B (včetně ploch VPS) je umístěn přímo do zastavěného území města Ústí nad Labem, (obrázek viz příloha č. 1). Navržená plocha koridoru ŽD1-B současně zachovává existenci rozsáhlých ploch Západního nádraží, které město vnímá jako brownfield.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-B v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- c) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-C (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Ústí nad Labem (obrázek viz příloha č. 1) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-C zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Koridor ŽD1-B (včetně ploch VPS) je umístěn přímo do zastavěného území města Ústí nad Labem, (obrázek viz příloha č. 1). Navržená plocha koridoru ŽD1-C současně zachovává existenci rozsáhlých ploch Západního nádraží, které město vnímá jako brownfield.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-C v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

### Odůvodnění námítky společné pro námitku 5a), 5b), 5c):

Plochy koridoru VRT a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C se rozšiřují do zastavěného území města Ústí nad Labem, do ploch, které jsou pro město klíčové z hlediska rozvoje pro komerční občanskou vybavenost, bydlení, administrativu. Rozvoj dopravních funkcí je v těchto plochách zcela nepřijatelný. Cílem strategie města Ústí nad Labem je eliminace rozsáhlých ploch brownfieldů. Plochy západního nádraží jsou využívány pro železniční dopravu v malém rozsahu. Velká část ploch slouží jako vřakoviště lokomotiv a vagonů. Platný Územní plán města Ústí nad Labem vymezuje na pozemcích západního nádraží územní rezervu R114 pro budoucí využití pro rozvoj městských funkcí výroby, administrativy, veřejné a komerční vybavenosti, bydlení. Využití plochy R114 je podmíněno zpracováním územní studie.

### Námítka č.6

- a) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru a) ŽD1-A (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Střekov (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-A zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru a) ŽD1-A obsahuje plochy pro propojení VRT a tratě 072. Část koridoru zasahuje do ploch VT plochy výroby a skladování - těžký průmysl, které jsou aktivně využívány k produkčním účelům a jsou obsazeny významným zaměstnavatelem. Tyto plochy jsou v Územním plánu Ústí nad Labem vedeny jako územní rezerva R7 pro plochy „SM-M plochy smíšené obytné městské“ pro budoucí využití pro rozvoj městských funkcí bydlení, administrativy, veřejné a komerční vybavenosti. Využití plochy R7 je podmíněno zpracováním územní studie. Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-A zcela degraduje využitelnost území a fragmentuje jej na obtížně využitelné části. Vymezená plocha koridoru ŽD1-A je rozdílná od návrhu VRT v dokumentaci předkládané a prezentované SŽ městu Ústí nad Labem.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-A v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- b) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-B (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Střekov (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Navržená plocha koridoru ŽD1-B zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru ŽD1-B, obsahuje plochy pro propojení VRT a tratě 072. Část koridoru zasahuje do ploch VT plochy výroby a skladování - těžký průmysl, které jsou aktivně využívány k produkčním účelům a jsou obsazeny významným zaměstnavatelem. Tyto plochy jsou v Územním plánu Ústí nad Labem vedeny jako územní rezerva R7 pro plochy „SM-M plochy smíšené obytné městské“ pro budoucí využití pro rozvoj městských funkcí bydlení, administrativy, veřejné a komerční vybavenosti. Využití plochy R7 je podmíněno zpracováním územní studie. Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-B zcela degraduje využitelnost území a fragmentuje jej

Vymezená plocha koridoru ŽD1-B je rozdílná od návrhu VRT v dokumentaci předkládané a prezentované SŽ městu Ústí nad Labem.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-B v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- c) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-C (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Střekov (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-C zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru ŽD1-C obsahuje plochy pro propojení VRT a tratě 072. Část koridoru zasahuje do ploch VT plochy výroby a skladování - těžký průmysl, které jsou aktivně využívány k produkčním účelům a jsou obsazeny významným zaměstnavatelem. Tyto plochy jsou v Územním plánu Ústí nad Labem vedeny jako územní rezerva R7 pro plochy „SM-M plochy smíšené obytné městské“ pro budoucí využití pro rozvoj městských funkcí bydlení, administrativy, veřejné a komerční vybavenosti. Využití plochy R7 je podmíněno zpracováním územní studie. Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-C zcela degraduje využitelnost území a fragmentuje jej

Vymezená plocha koridoru ŽD1-C je rozdílná od návrhu VRT v dokumentaci předkládané a prezentované SŽ městu Ústí nad Labem.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-C v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

### **Odůvodnění námítky společné pro námitku 6a), 6b), 6c):**

Vymezení koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C není řádně odůvodněno. Napojení VRT a tratě 072 je dostatečně a komfortně řešeno pro koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v oblasti Lovosic/Litoměřic, kde je zásah do zastavěného území minimální a odpovídá převažujícím

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

dopravním tokům. Vymezení koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v katastrálním území Střekov vytvoří zdroj hluku a vibrací v městském prostředí, vytvoří v zastavěném území města nepřekročitelnou bariéru, narušuje urbanistickou strukturu města, neakceptuje hodnoty prostředí zastavěného území (i neevidované) a vyžaduje plošné demolice stávající zástavby, včetně funkčního výrobního areálu.

### Námítka č.7

- a) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-A (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Předlice (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-A zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru ŽD1-A zasahuje do připravovaného záměru firmy Centropol (obrázek viz příloha č. 3). Město Ústí nad Labem uzavřelo dne 27.7.2020 s firmou Centropol (vlastníkem pozemků dotčených koridorem VRT) Memorandum, kterým se zavázalo podporovat vznik moderní a ekologicky šetrné zóny zaměřené na lehkou výrobu.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-A v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- b) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-B (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Předlice (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.

Navržená plocha koridoru ŽD1-B zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru ŽD1-B zasahuje do připravovaného záměru firmy Centropol (obrázek viz příloha č. 3). Město Ústí nad Labem uzavřelo dne 27.7.2020 s firmou Centropol (vlastníkem pozemků dotčených koridorem VRT) Memorandum, kterým se zavázalo podporovat vznik moderní a ekologicky šetrné zóny zaměřené na lehkou výrobu.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-B v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

- c) Město Ústí nad Labem nesouhlasí s návrhem vymezení koridoru ŽD1-C (Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitola 2 odst. 2) - článek [14] odstavec (9), (kapitola 2 odst. 3) - článek [24] odstavec 8, a dle zobrazení v grafické části 5.aZÚR ÚK ve výkrese „Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES“, výkres „VPS, VPO a asanací“ v katastrálním území Předlice (obrázek viz příloha č. 2) a požaduje jeho redukci.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Navržená plocha koridoru ŽD1-C zasahuje mimo stávající plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) vymezené v Územním plánu Ústí nad Labem. Navržená plocha koridoru a ŽD1-C zasahuje do připravovaného záměru firmy Centropol (obrázek viz příloha č. 3). Město Ústí nad Labem uzavřelo dne 27.7.2020 s firmou Centropol (vlastníkem pozemků dotčených koridorem VRT) Memorandum, kterým se zavázalo podporovat vznik moderní a ekologicky šetrné zóny zaměřené na lehkou výrobu.

Potřebnost vymezení plošného rozsahu koridoru ŽD1-C v podobě zobrazené v grafické části 5.aZÚR ÚK není řádně odůvodněna. Šířka koridoru dle grafické části bezdůvodně kolísá.

### **Odůvodnění námítky společné pro námitku 7a), 7b), 7c):**

Vymezení koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C není řádně odůvodněno. Vymezení koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C v katastrálním území Předlice zasahuje do záměru Firmy Centropol, který by vytvořil pracovní místa ve městě Ústí nad Labem.

### **Námítka č.8**

- a) Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-A je přímo v rozporu s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území kapitola 1.1.1 odůvodnění 5.aZÚR ÚK bod [14], [16], [16a], [17], [19], [20], [20a], [23], [28], dále je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 odst. (1), odst. (2), odst. (3), odst. (4) stavebního zákona.
- b) Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-B je přímo v rozporu s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území kapitola 1.1.1 odůvodnění 5.aZÚR ÚK bod [14], [16], [16a], [17], [19], [20], [20a], [23], [28], dále je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 odst. (1), odst. (2), odst. (3), odst. (4) stavebního zákona.
- c) Takto vymezená plocha koridoru ŽD1-C je přímo v rozporu s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území kapitola 1.1.1 odůvodnění 5.aZÚR ÚK bod [14], [16], [16a], [17], [19], [20], [20a], [23], [28], dále je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 odst. (1), odst. (2), odst. (3), odst. (4) stavebního zákona.

### **Odůvodnění námítky společné pro námitku 8a), 8b), 8c):**

1. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [14], kdy je veřejným zájmem chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty v území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, jeho historie a tradice. Je zřejmé, že umístění koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C vyvolá nutnosti demolice zástavby v území a veřejný zájem tak není naplněn. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění, který veřejný zájem převažuje a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsané do úkolů pro územní

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.

2. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [16], kdy je třeba dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty v území. Je zřejmé, že umístění koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C vyvolá nutnosti demolice zástavby, což jednoznačně ve svém důsledku zhorší stav i hodnoty v území ve smyslu urbanismu a estetiky urbánního prostředí, životního prostředí obyvatel města, šíření hluku a vibrací z dopravy. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsané do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
3. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [16a], kdy je třeba vycházet z principu integrovaného rozvoje území. Je zřejmé, že umístění koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C není prostorově koordinováno se stavem území a zhoršuje a omezuje místně rozvoj v dotčeném území. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsané do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
4. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [17], kdy je třeba vytvářet v území podmínky k odstraňování následků hospodářských změn lokací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí. Je zřejmé, že takto navržený koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C naopak v dotčeném území prokazatelně likviduje plochy pro vytváření pracovních příležitostí. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsané do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
5. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [19], kdy je třeba vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch tzv. brownfields, hospodárně využívat zastavěné území. Je zřejmé, že takto navržený koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C naopak v dotčeném území prokazatelně vytvoří plochy brownfields, neboť dojde jednoznačně k likvidaci funkčního výrobního areálu, který byl ohrožen vznikem brownfieldu. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsané do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
6. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [20], kdy je třeba umísťovat rozvojové záměry, které mohou výrazně ovlivnit charakter krajiny



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

- do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat kompenzační opatření. Je zřejmé, že takto navržený koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je umístěn do konfliktní lokality. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
7. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [20a], kdy je třeba vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. Je zřejmé, že takto navržený koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C do urbanizovaného prostředí sníží migrační propustnost krajiny (v tomto případě zejména urbánního prostředí města pro člověka. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
  8. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [23], kdy je zřejmé, že takto navržený koridor a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C snižuje propustnost krajiny a zvyšuje fragmentaci krajiny. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
  9. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s požadavkem [28], kdy je zřejmé, že požadavek na ochranu a návrh kvalitních městských prostorů nebyl akceptován. Plošnými demolicemi v zastavěném území, které umístění koridoru vyvolá jednoznačně dojde k degradaci urbanizovaného území. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C.
  10. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s § 18 odst. 1 stavebního zákona, kdy je zřejmé, že požadavek vytvoření předpokladů pro udržitelný rozvoj území nevytváří vyvážený vztah podmínek pro příznivé životné prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel s ohrožením podmínek života budoucích generací. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C není řádně odůvodněno. V tomto smyslu zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C. V odůvodnění se pouze obecně konstatuje, že záměr

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

- přispívá k udržitelnému rozvoji Ústeckého kraje i ČR, ale již se nezabývá účinky na přímo dotčené území. Schválením 5.aZÚR ÚK dojde k závaznému vymezení VPS (hrany koridoru a ploch koridoru), které bude mít vliv na budoucí využití území.
11. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s § 18 odst. 2 stavebního zákona, kdy je zřejmé, že požadavek na soustavné, komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území není prokazatelným způsobem dostatečně vyhodnocen. V tomto smyslu opět zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C. Je prokazatelné, že vymezení koridoru VRT zasahuje nevhodným způsobem do urbanismu města, fragmentuje jeho území a vytváří obtížně a smysluplně využitelné plochy.
  12. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s § 18 odst. 3 stavebního zákona, kdy je zřejmé, že není dosaženo koordinace veřejných a soukromých záměrů v území, zejména činností ovlivňující rozvoj území. O umístění koridoru VRT bylo rozhodnuto direktivně bez odpovídající participace s ostatními aktéry v území. V tomto smyslu opět zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení a jak se projeví na obsahu požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C. Je prokazatelné, že vymezení koridoru VRT zasahuje nevhodným způsobem do urbanismu města, fragmentuje jeho území a vytváří obtížně a smysluplně využitelné plochy.
  13. Vymezení plochy koridoru a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je v rozporu s § 18 odst. 4 stavebního zákona, který má za cíl ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty v území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území. Z odůvodnění 5.aZÚR ÚK jasně a konkrétně nevyplývá jakým způsobem je tohoto cíle dosaženo. V tomto smyslu opět zcela chybí vyhodnocení a odůvodnění navrženého řešení. Obsah požadavků na koncepční opatření a požadavků na projektová opatření v VVÚRU následně propsaný do úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru v textové části výroku 5.aZÚR ÚK - článek [69b], [69c] pro jednotlivé koridory a) ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C je z tohoto pohledu nedostatečný.

### Námítka č.9

- a) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69b] koridoru ŽD1-A je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69b] koridoru ŽD1-A ve smyslu vytvoření územních podmínek pro související stavby a vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury. Vyvolané přeložky technické a

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

dopravní infrastruktury (investice) nejsou v 5.aZÚR ÚK definovány. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na redukci ploch kolejíšť v intravilánu města Ústí nad Labem pro rozvoj města na 50% současné plochy. Prioritou jsou plochy v prostoru současného západního a hlavního nádraží, plochy v docházkové vzdálenosti od nového VRT terminálu a dále pak plochy v Předlicích, na Střekově. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na technické řešení, které nenaruší stávající urbanistickou strukturu města a minimalizuje vliv koridoru na životní prostředí ve městě (hluk, prašnost, vibrace). Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na řešení nové vlečky do areálu Spolchemie v rámci projektu VRT. A to zcela mimo blízké okolí centra města a nového dopravního terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol, že výstavba nového terminálu musí být součástí komplexního integrovaného dopravního řešení, které obsahuje: železniční dopravu, silniční dopravu, včetně napojení D8 - Děčín podél řeky Labe s napojením městských částí Střekova, Krásného Března a Neštěmic, veřejnou dopravu MHD, řešení dopravy v klidu v rámci VRT terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí terminál umístit co nejbližší centru města.

- b) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69b] koridoru ŽD1-B je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69b] koridoru ŽD1-B ve smyslu vytvoření územních podmínek pro související stavby a vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury. Vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury (investice) nejsou v 5.aZÚR ÚK definovány. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-B o úkol na redukci ploch kolejíšť v intravilánu města Ústí nad Labem pro rozvoj města na 50% současné plochy. Prioritou jsou plochy v prostoru současného západního a hlavního nádraží, plochy v docházkové vzdálenosti od nového VRT terminálu a dále pak plochy v Předlicích, na Střekově. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-B o úkol na technické řešení, které nenaruší stávající urbanistickou strukturu města a minimalizuje vliv koridoru na životní prostředí ve městě (hluk, prašnost, vibrace). Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-B o úkol na řešení nové vlečky do areálu Spolchemie v rámci projektu VRT. A to zcela mimo blízké okolí centra města a nového dopravního terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-B o úkol, že výstavba nového terminálu musí být součástí komplexního integrovaného dopravního řešení, které obsahuje: železniční dopravu, silniční dopravu, včetně napojení D8 - Děčín podél řeky Labe s napojením městských částí Střekova, Krásného Března a Neštěmic, veřejnou dopravu MHD, řešení dopravy v klidu v rámci VRT terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí terminál umístit co nejbližší centru města.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69b] koridoru ŽD1-C je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69b] koridoru ŽD1-C ve smyslu vytvoření územních podmínek pro související stavby a vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury. Vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury (investice) nejsou v 5.aZÚR ÚK definovány. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-C o úkol na redukci ploch kolejíšť v intravilánu města Ústí nad Labem pro rozvoj města na 50% současné plochy. Prioritou jsou plochy v prostoru současného západního a hlavního nádraží, plochy v docházkové vzdálenosti od nového VRT terminálu a dále pak plochy v Předlicích, na Střekově. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-C o úkol na technické řešení, které nenaruší stávající urbanistickou strukturu města a minimalizuje vliv koridoru na životní prostředí ve městě (hluk, prašnost, vibrace). Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-C o úkol na řešení nové vlečky do areálu Spolchemie v rámci projektu VRT. A to zcela mimo blízké okolí centra města a nového dopravního terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-C o úkol, že výstavba nového terminálu musí být součástí komplexního integrovaného dopravního řešení, které obsahuje: železniční dopravu, silniční dopravu, včetně napojení D8 - Děčín podél řeky Labe s napojením městských částí Střekova, Krásného Března a Neštěmic, veřejnou dopravu MHD, řešení dopravy v klidu v rámci VRT terminálu. Město Ústí nad Labem požaduje doplnit článek [69b] koridoru ŽD1-A o úkol na odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí terminál umístit co nejbližší centru města.

### **Odůvodnění námítky společné pro námitku 9a), 9b), 9c):**

Správou železnic prezentované řešení VRT je rozdílné od skutečného vymezení koridoru VRT uvedeného v grafické části výroku 5.aZÚR ÚK . Požadavky města na řešení průchodu VRT nebyly dostatečným způsobem akceptovány. Participace na řešení záměru byla zcela nedostatečná ze strany SŽ a státních orgánů.

Stanovený úkol v článku [69b] odst 1e) řeší pouze formálně zachování stávajících dopravních vazeb v území. Pouze formální nahrazení přerušené dopravní vazby (místní a účelové komunikace) přeložkou komunikace bez kontextu s urbanistickou strukturou, vývojem území, obzvláště v zastavěném území obce/města může znamenat zásadní narušení jednoznačné a přehledné urbanistické struktury města se ztrátou tradičních historických komunikačních vazeb a vytvořením trvalých dopravních bariér. Stanovený úkol je třeba formulovat tak, aby bylo jednoznačně jasné, že umístění železniční dráhy musí respektovat urbanistickou strukturu obce/města se zachováním komunikačních vazeb ve stávajících stopách.

Stanovený úkol v článku [69b] odst 1f) řeší pouze formálně zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka. Prostupnost území pro člověka v zastavěném území obce/města je limitována zástavbou vymezující veřejný prostor (ulice, náměstí, parky). Nevhodné umístění železniční dráhy v zastavěném území může snížit kvalitu veřejných prostorů a přerušit existující komunikační trasy. Prostupnost území se výrazně liší, je-li trať



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

umístěná pod zemí, na povrchu (fyzická bariéra) nebo nad povrchem (vizuální bariéra). Stanovený úkol je třeba formulovat tak, aby bylo jednoznačně zřejmé, že umístění železniční dráhy musí respektovat urbanistickou strukturu obce/města se zachováním komunikačních vazeb ve stávajících stopách a nesmí negativně ovlivnit kvalitu veřejných prostorů.

Stanovený úkol v článku [69b] odst 1g) řeší pouze formálně ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi. V praxi to může znamenat úplné vyloučení budoucí zástavby v blízkosti nové železniční dráhy nebo narušení vzhledu veřejných prostorů umístěním protihlukových opatření. Stanovený úkol je třeba formulovat tak, aby bylo jednoznačně zřejmé, že umístění železniční dráhy nesmí

### **Námítka č.10**

- a) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69c] koridoru ŽD1-A je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-A ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu minimalizace vlivů koridoru VRT na zastavěné území města řešením podzemního vedení trasy VRT na území města Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-A ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí osobní terminál veřejné dopravy umístěného co nejbližší centru města.

- b) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69c] koridoru ŽD1-B je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-B ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu minimalizace vlivů koridoru VRT na zastavěné území města řešením podzemního vedení trasy VRT na území města Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-B ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí osobní terminál veřejné dopravy umístěného co nejbližší centru města.

- c) Textová část výroku 5.aZÚR ÚK kapitoly [69c] koridoru ŽD1-C je nedostatečná a nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru VRT ve městě Ústí nad Labem.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-C ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu minimalizace vlivů koridoru VRT na zastavěné území města řešením podzemního vedení trasy VRT na území města Ústí nad Labem.

Na základě výše uvedených námitek Město Ústí nad Labem požaduje doplnění článku [69c] koridoru ŽD1-C ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města Ústí nad Labem a budoucí osobní terminál veřejné dopravy umístěného co nejbližší centru města.

### **Odůvodnění námitek společné pro námitku 10a), 10b), 10c):**

Z pohledu a potřeb města Ústí nad Labem je obsah článku [69c] textové části výroku 5.aZÚR ÚK nedostatečný. Stanovená kritéria v článku [69c] nedostatečně nebo vůbec řeší problematiku umístění koridoru uvnitř zastavěného území města. Využití koridoru je nezbytné stanovit tak, aby byl zajištěn ekonomický rozvoj města, rozvoj městských funkcí, a to obytných. Při nastavení kritérií je nezbytné respektovat fakt, že koridor Vrt je umisťován do zastavěného území města a přímo v centru města v blízkosti stávající obytné zástavby.

PhDr. Ing. Petr Nedvědk

Primátor města

### **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C (katastrální území Ústí nad Labem)

Příloha č. 2 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C (katastrální území Střekov)

Příloha č. 3 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C (katastrální území Předlice)

Příloha č. 4 Situace záměru firmy Centropol v katastrálním území Předlice se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C

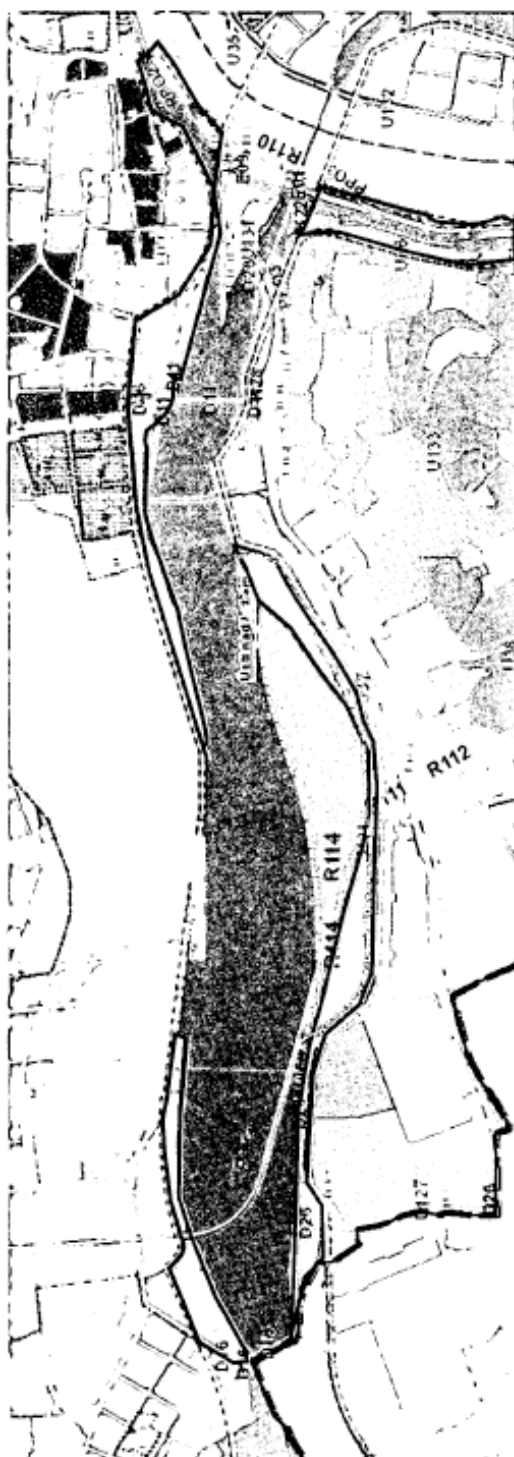
Příloha č. 5 Usnesení zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 19.12.2022 č. 36/3Z/22

Příloha č. 6 Usnesení rady města Ústí nad Labem ze dne 30.01.2023 č. 208/8R/23

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námítkách 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

Příloha č. 1 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C (katastrální území Ústí nad Labem)



Hranice vymezení koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C



Neodůvodněný rozsah umístění koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

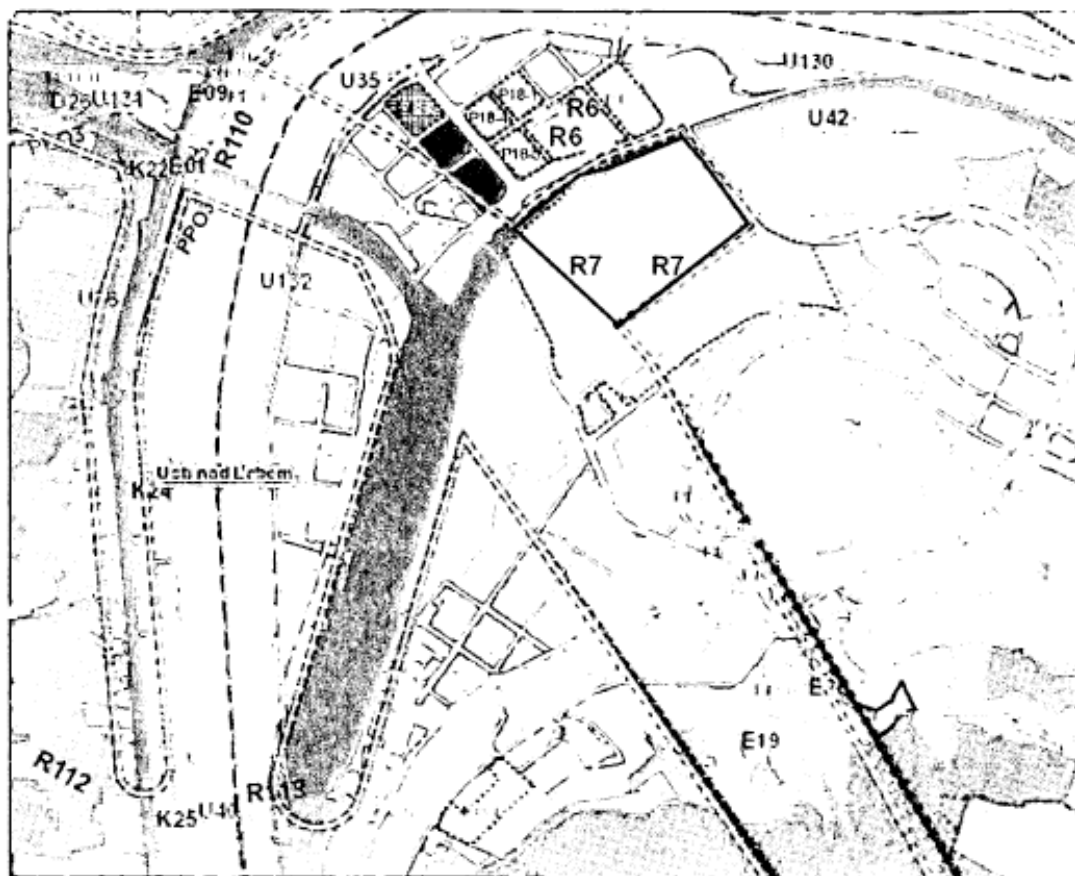


Vymezená územní rezerva R114 v územním plánu Ústí nad Labem, pro budoucí využití pro rozvoj městských funkcí výroby, administrativy, veřejné a komerční vybavenosti, bydlení.

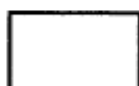
## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Příloha č. 2 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C (katastrální území Střekov)



Hranice vymezení koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C



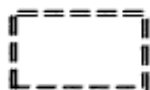
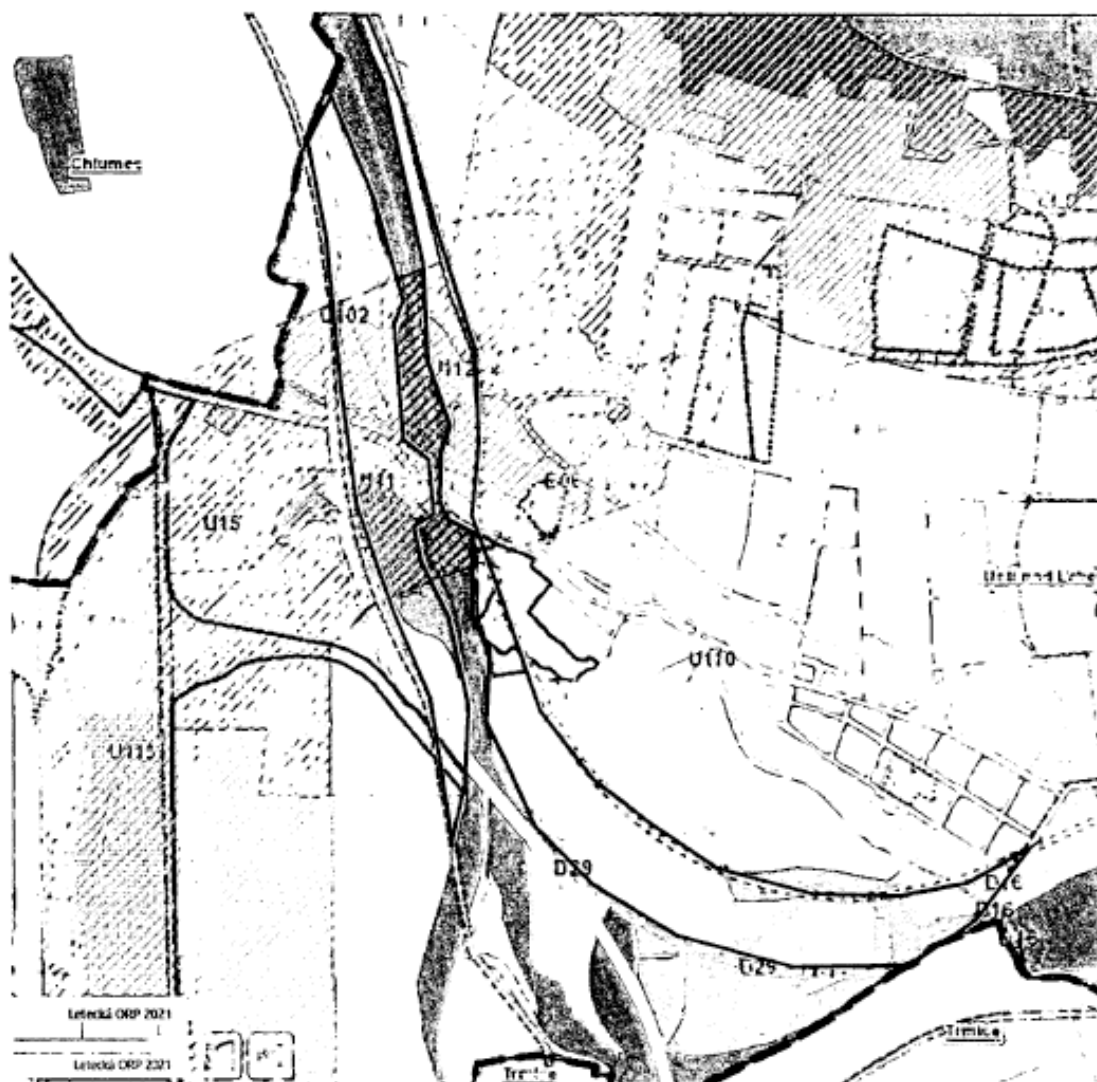
Neodůvodněný rozsah umístění koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C



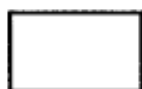
## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námítkách 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

Příloha č. 3 Výřez hlavního výkresu Územního plánu Ústí nad Labem se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C (katastrální území Předlice)



Hranice vymezení koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

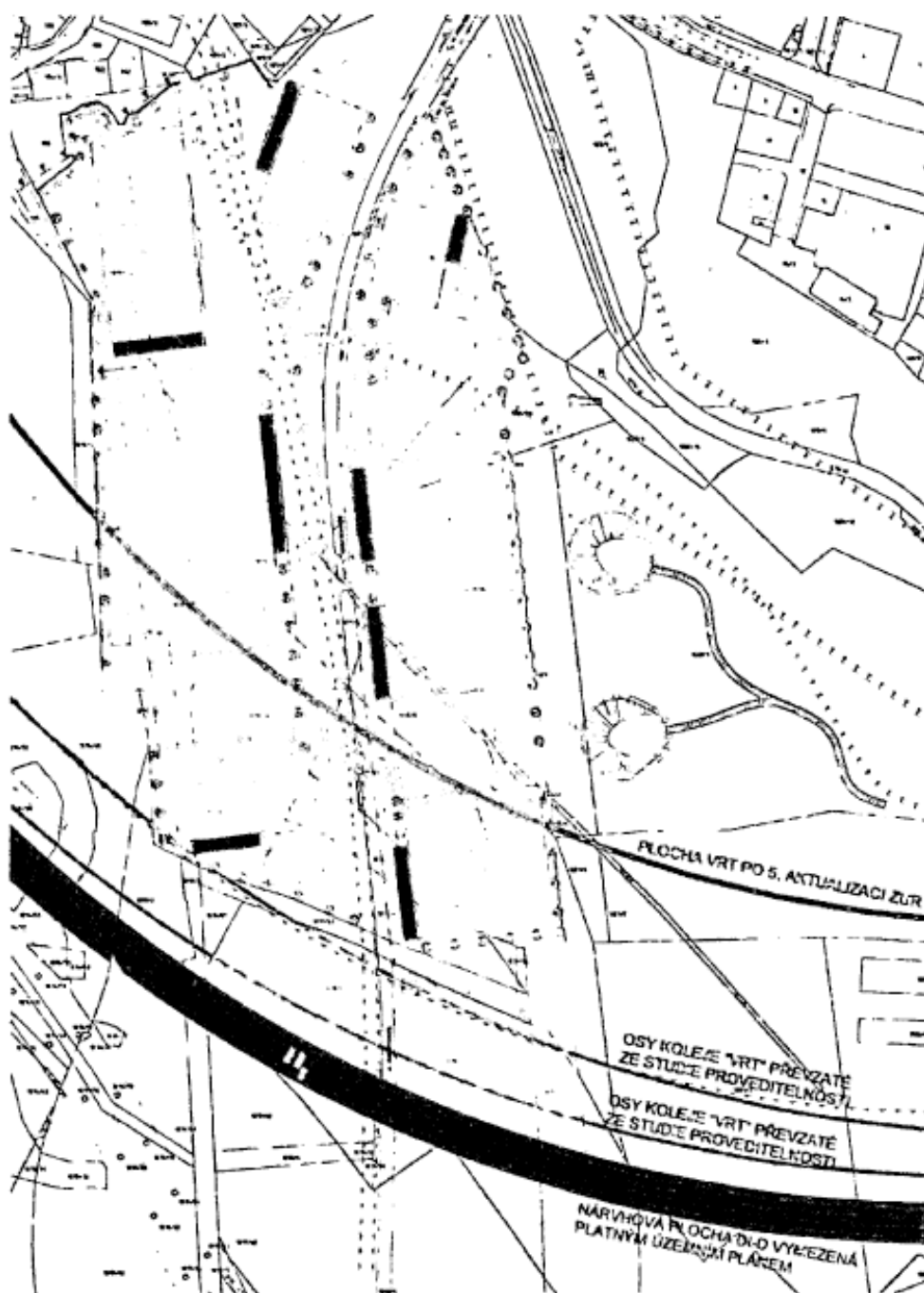


Neodůvodněný rozsah umístění koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námítkách 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

Příloha č. 4 Situace záměru firmy Centropol v katastrálním území Předlice se zákresem koridoru ŽD1-A, b) ŽD1-B, c) ŽD1-C



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### Námítka N 13:

1.
  - 1.1. Podatel nesouhlasí s umístěním koridoru ŽD1-C na území města Ústí nad Labem.
  - 1.2. Podatel požaduje umístění nového dopravního terminálu pro osobní dopravu v centru města pro zajištění přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy.
  - 1.3. Podatel požaduje minimalizovat negativní vliv z umístění a provozu trati na město (zejm. urbanistickou strukturu) využitím tunelových úseků nebo odkloněním nákl. dopravy z prostoru údolní nivy Bíliny a Labe.
  - 1.4. Podatel požaduje zásadní redukci ploch stávajícího západního nádraží a vymístění seřazovacího nádraží z centra města pro možnost rozvoje městských funkcí města v návaznosti na centrum a podél toku Bíliny.
  - 1.5. Podatel požaduje do prověřovaných variant zahrnout tzv. „Variantu H“.
2. Podatel s odkazem na nejednoznačnou informaci zpracovatele na veřejném projednání návrhu 5aZÚR ÚK (týkající se provozování výlučně osobní nebo osobní i nákladní dopravy v úseku Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem) zpochybňuje vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) včetně z něj vyplývajících návrhů na opatření v území a na projektová opatření, která byla následně propsaná do výroku textové části 5aZÚR ÚK. V důsledku uvedeného zpochybňuje i stanoviska dotčených orgánů. Toto vše je třeba přepracovat a poté opakovat veřejné projednání.
3. Podatel namítá nevyhodnocení a nezohlednění úzkého hrdla koridoru v Ústí n.L., v místě jeho křížení s Labem a Bílinou, a průchodu koridoru zastavěným územím města včetně jeho kulturních hodnot a krajinných hodnot údolí řeky Labe a Bíliny.
4. Podatel (s odkazem na prezentaci Správy železnic k variantám vedení trati) požaduje v návrhu 5aZÚR ÚK posoudit průchod koridoru ŽD1-C zastavěným územím města jak v povrchové, tak v podzemní variantě.
5.
  - 5.1. Podatel požaduje redukci vymezení koridoru ŽD1-C v textové i grafické části tak, aby nezasahoval do zastavěného území, mimo plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D), vymezené v platném územním plánu.
  - 5.2. Podatel zpochybňuje zachování rozsáhlých ploch stávajícího západního nádraží, které město vnímá jako brownfield.
  - 5.3. Potřebnost plošného vymezení koridoru ŽD1-C dle grafické části návrhu 5aZÚR ÚK. bezdůvodně kolísá a není řádně odůvodněna.
6. Podatel požaduje redukci vymezení koridoru ŽD1-C (v místě propojení ŽD1-C a stáv. trati č. 072) v textové i grafické části tak, aby nezasahoval do ploch výroby a skladování – těžký průmysl (VT), které jsou obsazeny významným zaměstnavatelem a do plochy územní rezervy R7 pro plochy smíšené obytné městské (SM-M), tj, mimo plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D), vymezené v platném územním plánu. Potřebnost plošného vymezení koridoru ŽD1-C dle grafické části návrhu 5aZÚR ÚK. bezdůvodně kolísá a není řádně odůvodněna.
7. Podatel požaduje redukci vymezení koridoru ŽD1-C v textové i grafické části tak, aby nezasahoval do připravovaného záměru firmy Centropol, s níž město jako vlastník pozemků uzavřelo memorandum o podpoře této připravované zóny, tj. mimo plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D), vymezené v platném územním plánu. Potřebnost plošného vymezení koridoru ŽD1-C dle grafické části návrhu 5aZÚR ÚK. bezdůvodně kolísá a není řádně odůvodněna.

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

8. Podatel namítá, že koridor ŽD1-C je v rozporu s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území dle PÚR ČR [kap. 1.1.1 odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK, body (14), (16), (16a), (17), (19), (20), (20a), (23), (28)] a s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 odst. 1, 2, 3 a 4 stavebního zákona.
9. Podatel namítá, že obsah čl. [69b] výroku návrhu 5aZÚR ÚK je nedostatečný, neboť nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru v Ústí n.L. Požaduje doplnění článku [69b] ve smyslu:
  - Vytvoření územních podmínek pro související stavby a vyvolané přeložky technické a dopravní infrastruktury (které navíc nejsou v návrhu definovány),
  - uložení úkolu na redukci ploch kolejíšť v intravilánu města na 50% současné plochy, primárně v prostoru stáv. západního a hlavního nádraží, v Předlicích a na Střekově, a to pro potřeby rozvoje města,
  - uložení úkolu na technické řešení, které nenaruší urbanistickou strukturu města a minimalizuje vliv koridoru na životní prostředí ve městě (hluk, prašnost, vibrace),
  - uložení úkolu na řešení nové vlečky do areálu Spolchemie v rámci projektu VRT, a to mimo blízké okolí centra města a nového terminálu,
  - uložení úkolu, aby nový terminál byl součástí komplexního integrovaného dopravního řešení o obsahu: Železniční doprava, silniční doprava (včetně napojení D8 – Děčín podél řeky Labe s napojením městských částí Střekov, Krásné Březno a Neštětice), veřejná doprava MHD a doprava v klidu v rámci terminálu,
  - uložení úkolu na odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města a umístění budoucího terminálu co nejbližší centru města.
10. Podatel namítá, že obsah čl. [69c] výroku návrhu 5aZÚR ÚK je nedostatečný, neboť nepostihuje komplexně problematiku umístění koridoru v Ústí n.L. Požaduje doplnění článku [69c] ve smyslu doplnění kritérií o možných variantách ve využití koridoru ve smyslu:
  - minimalizace vlivů koridoru na zastavěné území města jeho podzemním vedením,
  - odklonění nákladní dopravy mimo údolní prostory města,
  - umístění budoucího osobního terminálu co nejbližší centru města.

### **Rozhodnutí o námitce N 13:**

Námitka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 13:**

#### Ad 1.

##### ad 1.1.

Prověření možnosti připojení Ústí nad Labem se zastávkou pro dálkovou dopravu na koridor ŽD1, návrh koridoru a výběr jeho variant byl čl. (83a) PÚR ČR uložen Ministerstvu dopravy (MD). Ústeckému kraji bylo tímto článkem uloženo (prostřednictvím krajského úřadu - pořizovatele ZÚR) na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy tento koridor vymezit. MD prostřednictvím oprávněného investora předložilo k aktualizaci ZÚR koridor ŽD1 ve 3 variantách. V úseku mezi Středohorským a Krušnohorským tunelem je koridor invariantní. Prochází správním územím města Ústí nad Labem, kde se předpokládá zřízení terminálu – v prostoru mezi stávajícím západním nádražím a centrem města.

Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR pro pořizování ZÚR/AZÚR závazná. Podle § 39 odst. 3 stavebního zákona nelze v ZÚR/AZÚR přihlížet ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení PÚR ČR.



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

O trase koridoru bylo rozhodnuto politikou územního rozvoje, proto k nesouhlasu s jeho trasou nelze v 5aZÚR ÚK přihlížet. Podrobně k závaznosti PÚR viz ucelená argumentace Ua1 (str. 4).

### ad 1.2.

Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého bude teprve dalšími postupy podle stavebního zákona umístěna stavba železniční trati. 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. Stavba železniční trati ani terminálu tedy ze zákona nemůže být předmětem ani součástí návrhu 5aZÚR ÚK. Pro možnost následného upřesnění umístění trati včetně předpokládaného terminálu (a dalších součástí dráhy) byl v návrhu 5aZÚR ÚK pouze rozšířen návrhový koridor. V kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK, v části „Šířka koridoru“ je pro variantu ŽD1-C uvedeno: *„Rozšíření v úseku Ústí nad Labem (Střekov) – Hrbovice za účelem komplexního řešení železničního uzlu Ústí nad Labem včetně nákladového a seřadovacího nádraží“*. Toto rozšíření koridoru umožňuje následné navržení a umístění terminálu kdekoliv od vyústění koridoru ze Středohorského tunelu, včetně podatelem požadovaného centra města.

### ad 1.3.

Pozitivní i negativní vlivy na urbanistickou strukturu města a její hodnoty, stejně tak na přírodní prostředí, se odvíjejí až od konkrétního stavebnětechnického řešení stavby. To je však až předmětem dalších fází územního plánování, zejména územního rozhodování. V SEA se vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce (návrhu 5aZÚR ÚK jako celku) a předpokládané vlivy jejího uplatnění, tedy realizace a provozu tohoto celku na životní prostředí. Právě proto, že konkrétní dopady má až konkrétní stavba, umístěná v konkrétní poloze v rámci koridoru, doporučuje SEA opatření pro eliminaci nebo minimalizaci těchto předpokládaných vlivů. Tato doporučená opatření jsou následně propsána do výroku rozhodnutí jako úkoly pro další fáze tak, aby byla zohledněna při zpracování příslušných dokumentací, směřujících k realizaci záměru. Jedním z možných stavebnětechnických řešení je i vedení trati tunelem. Podrobně k dopadům stavby a provozu trati na pozemky, stavby a obyvatel viz argumentace Ua3 (str.10), k vlivům na udržitelný rozvoj území a SEA viz Ua4 (str. 12).

### ad 1.4.

Předmětem návrhu 5aZÚR ÚK není konkrétní řešení stavby. O tom, jaká část plochy stávajícího západního nádraží bude využita pro potřeby ŽD1, se nerozhoduje v 5aZÚR ÚK. Jsou-li k dispozici podrobnější podklady oprávněného investora, lze koridor ŽD1 upřesnit a zúžit v rámci jeho zapracování do územního plánu (ÚP). Nejsou-li k dispozici a koridor v ÚP zúžit nelze, budou zbývající plochy západního nádraží využitelné městem až po realizaci stavby železniční trati včetně všech jejích součástí (v daném území).

### ad 1.5.

Variantu „H“ do variant prověřovaných v 5aZÚR ÚK zahrnout nelze, jelikož každá jiná než Ministerstvem dopravy vybraná a schválená a o oprávněném investorem k aktualizaci předložená varianta koridoru ŽD1 je v rozporu s PÚR – viz odst. 1.1. včetně odkazu na závaznost PÚR v argumentaci Ua1 na str. 4.

Z důvodů uvedených k bodům 1.1. až 1.5. nezbylo než námitku N 13/1 zamítnout.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 2.

Podatelova námitka se odvíjí od otázky budoucího provozování výlučně osobní, nebo osobní i nákladní dopravy na železnici, pro niž je koridor ŽD1 navrhován. Podatel obviňuje zpracovatele návrhu z neznalosti těchto údajů a namítá důsledkem této neznalosti chybně zpracovanou SEA a z ní vyplývající opatření a úkoly pro další stupně přípravy záměru uvedené ve výroku návrhu 5aZÚR ÚK, chybná stanoviska dotčených orgánů k návrhu a tím i chybný návrh, předložený k veřejnému projednání. Tak tomu ale není. V návrhu 5aZÚR ÚK, při vymezení koridoru, se nevymezoval koridor pro konkrétní typ nebo počet vlaků. To jsou skutečnosti, které předmětem či součástí návrhu 5aZÚR ÚK nebyly a ze zákona ani být nemohou. Právní rámec stanoví § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle něž „*zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (tzn. ani SEA) nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*“.

Konkrétně – předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je vymezení „prázdného koridoru“ pro následné umístění železniční tratě a staveb s ní souvisejících. V této koncepční fázi nelze řešit kolik vlaků a jakého typu se bude po trati v budoucnu pohybovat. Pro pořizování návrhu 5aZÚR ÚK, nebo spíše pro zpracování návrhu oprávněného investora na aktualizaci ZÚR, je pro vymezení koridoru rozhodující maximální povolené stoupání a minimální směrové a výškové oblouky pro plánovanou minimální rychlost vlaků, od čehož se odvíjí možnost vedení trasy (zjednodušeno). SEA se zabývá vyhodnocením předpokládaných vlivů návrhu (koridoru). Např. u hluku je pro vyhodnocení vlivu uplatnění koncepce - návrhu 5aZÚR ÚK, zapotřebí odborným odhadem (podle již provozovaných záměrů nebo výpočtem, pokud takový záměr dosud neexistuje) zjistit, do jaké vzdálenosti od trati budou pravděpodobně překračovány hygienické hlukové limity. Podle ne/možnosti dodržení takto předpokládaného odstupu od zastavěných území je potom třeba doporučit eliminační či minimalizační protihluková opatření. Jednotlivá protihluková opatření se liší prostorovými nároky (např. protihlukový val x protihluková stěna). Od toho (ale nejen od toho) se potom odvíjí navrhovaná šířka koridoru. U kumulativních a synergických vlivů (ve fázi uplatnění koncepce) se počítá s určitou, výše popsanou předpokládanou intenzitou hluku. Ve fázi koncepce nemá na tuto předpokládanou intenzitu hluku počet ani druh vlaků (osobní x nákladní) žádný vliv.

Na konkrétní intenzitu hluku má vliv mnoho faktorů. Tím zásadním je niveleta trati (na, nad nebo pod terénem), stavebnětechnické řešení trati, technické řešení železničních vozidel, protihluková opatření atd., což je vše až předmětem dokumentace k územnímu řízení nebo společnému povolení (včetně posouzení EIA). V této fázi také bude muset být deklarováno plnění hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb, stanovených v § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Návrh 5aZÚR ÚK, tj. vymezení koridoru, ze své podstaty nemůže mít vliv na pozemky, nemovitosti a obyvatele. Ty bude mít až konkrétní stavba, určená pro konkrétní provoz, jehož vlivy budou posuzovány v rámci každé stavby, a to v územním řízení nebo v řízení o společném povolení, včetně posouzení SEA. Podrobně viz argumentace Ua3 (str.10).

Konkrétní provoz na trati a jeho intenzita nemohou být předmětem návrhu 5aZÚR ÚK ani SEA. SEA vyhodnocuje předpokládané vlivy koncepce včetně předpokládaných vlivů uplatnění koncepce. Na vyhodnocení SEA, navržená eliminační a minimalizační opatření, uložené úkoly ve výroku 5aZÚR ÚK pro další fáze, ani na stanoviska dotčených orgánů a ve výsledku návrh 5aZÚR ÚK k veřejnému projednání, tak budoucí organizace železniční dopravy na trati ŽD1 nemůže mít žádný vliv. Požadavek na opakování vyhodnocení SEA

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

a následných postupů včetně veřejného projednání tak nemá žádné opodstatnění. Námitka N 13/2 proto byla zamítnuta.

### Ad 3.

V SEA je hodnocena koncepce jako taková. V případě 5aZÚR ÚK je „koncept“ navrhovaný koridor ŽD1. Jelikož se jedná o variantní návrh, je posuzována každá varianta samostatně. Posuzován je tedy samostatně koridor A, B a C, a to vždy jedním hodnocením pro celou délku. Proto i čl. (69b) a (69c) textové části výroku obsahují obecná opatření. Konkrétní opatření (např. podatelem zmiňované ochranné pásmo NKP Říp) je uvedeno na základě požadavku dotčeného orgánu, uvedeného ve stanovisku k veřejnému projednání nebo v následné dohodě mezi dotčeným orgánem a pořizovatelem.

Kumulativní a synergické vlivy návrhu koridoru ŽD1 a stávajících železničních tratí a pozemních komunikací v místě přechodu řeky Labe a Bíliny včetně vysokého stupně urbanizace byly zohledněny vymezením jedné ze dvou oblastí potenciálních kumulativních a synergických vlivů K1, která je schematicky vymezena ve výkresové části SEA ve výkresu A6 „Výkres kumulativních a synergických vlivů“ a v textové části SEA na str. 111 a obr.70. Vyhodnocení, závěry, doporučení a návrh monitoringu kumulativních a synergických vlivů varianty C je uvedeno v tabulce na str. 184 textové části SEA.

Námitka N 13/3 proto byla zamítnuta.

### Ad 4.

Podatelem uváděná prezentace Správy železnic, s.o., nemá s pořizováním 5aZÚR ÚK nic společného. Jak již bylo popsáno, předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru – „prázdného pruhu území“. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat nic z toho, co bude předmětem dalších stupňů územněplánovací dokumentace a územního řízení. Tunelové vedení pod Zahořany, Českým středohořím a Krušnými horami vyplývá z nutnosti dodržení maximálního sklonu trati a minimálních směrových a výškových oblouků, stanovených pro dráhu projektovanou na určitou rychlost. Bez těchto tunelů nelze dráhu v dané trase realizovat.

Předpokládané vlivy povrchového a tunelového vedení trasy na životní prostředí se zásadně liší. SEA s tím ve vyhodnocení těchto vlivů počítala. Aby nedošlo k situaci, že tam, kde SEA s vlivy povrchového vedení trati nepočítala, bude následně trasa vedena po povrchu, bylo vedení příslušných úseků trati tunelem uloženo do výroku návrhu 5aZÚR ÚK. Další důvody pro vedení železniční trati tunelem mohou nastat až v dalších fázích přípravy stavby, zejména v rámci jejího konkrétního umístění v koridoru a stavebnětechnického řešení trati a staveb souvisejících a posouzení jejich vlivů na životní prostředí (EIA).

V rámci 5aZÚR ÚK se vyhodnocují vlivy na životní prostředí, způsobené navrhovanou koncepcí. Tato koncepce podle předloženého návrhu na aktualizaci ZÚR obsahuje některé části trasy vedené tunely a s těmi byla posouzena a vyhodnocena. Návrh 5aZÚR ÚK jako celek nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel. V rámci 5aZÚR ÚK nelze „projektovat“ technické řešení železniční trati, aby mohl být posuzován jiný než oprávněným investorem předložený návrh. Námitka N 13/4 proto byla zamítnuta.

### Ad 5.

#### ad 5.1.

K textové části návrhu: V podatelem uváděném textu návrhu 5aZÚR ÚK se pouze mění text ze stávajících ZÚR „výhledový záměr vysokorychlostní železniční trati (VRT)“ za text „záměr nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení ŽD1“, a to v rámci úkolů pro územní plánování, týkajících se řešení územních souvislostí vzhledem k těmto záměrům. Podatelem uvedený článek [14] se týká pouze rozvojové

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

oblasti nadmístního významu NOB1 – Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko, tedy nikoliv Ústecka. Článek [24] se týká rozvojové osy PÚR OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (Dresden), ale mění se v něm pouze označení záměru. K věcné změně nedochází.

K Výkresové části návrhu: Jak již bylo opakovaně řečeno, návrh 5aZÚR ÚK je koncepcí, pořizovanou pro celé území Ústeckého kraje. V hierarchii územně plánovacích dokumentací je tou nejobecnější (od 1.1.2021 společně s územním rozvojovým plánem). ZÚR se pořizují v rozsahu, podrobnosti a měřítku, stanovenými stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. ZÚR se ze zákona nezpracovávají v měřítku 1 : 1000 (nad katastrální mapou jako územní plán), ale v měřítku 1 : 100 000. Zda, případně v jakém rozsahu, budou jednotlivé pozemky návrhem 5aZÚR ÚK dotčeny, nelze z povahy věci přesně zjistit. Tomu odpovídá i skutečnost, že proti ZÚR nemohou podávat námitky dotčení vlastníci pozemků, ale pouze dotčené obce (zjednoušeno).

Koridor pro budoucí umístění železniční trati (se všemi jejími součástmi - viz stavební a technický řád drah) a staveb souvisejících (včetně protihlukových opatření) nemůže být z povahy věci vymezen přesně podle jednotně stanovené minimální šířky drážního tělesa. V době pořizování 5aZÚR ÚK není známo stavebnětechnické řešení stavby, tedy ani např. potřeba a typ protihlukových opatření. V některých místech koridoru může být nezbytné trať oproti předpokladům mírně posunout – např. z důvodou zakládání nebo jiných důvodů, které se zjistí nebo upřesní až v podrobné dokumentaci záměru. Pokud by koridor tyto drobné změny v umístění neumožňoval, bylo by nutné dělat pro každou takovou změnu další aktualizaci ZÚR.

V územním plánu lze vymezený koridor upřesnit a zúžit, je-li již k dispozici podrobnější dokumentace oprávněného investora. Nemovitosti na území města, případně zasažené koridorem ŽD1 vymezeným v 5aZÚR ÚK (a neupřesněným v ÚP), lze do doby vydání územního rozhodnutí na „stavby koridoru ŽD1“ využívat stávajícím způsobem. Provádět změny v území „pod tímto v 5aZÚR ÚK vymezeným koridorem“, což je podle § 2 odst. 1 písm. a) stavebního zákona i umístování staveb a jejich změn, je možné až po realizaci stavby železniční trati.

### ad 5.2.

Navržený koridor ŽD1 „nezachovává rozsáhlé plochy západního nádraží coby brownfieldu“. S odkazem na text odůvodnění této námitky pod bodem 1.2. a 1.4. návrh 5aZÚR ÚK prostřednictvím rozšíření koridoru ŽD1-C v určité jeho části vymezuje prostor, ve kterém bude možné v dalších fázích navrhnout a realizovat trať, její součásti a stavby související. Možné využití těmito stavbami nevyužitě části vymezeného koridoru bude následně stanoveno územním plánem.

### ad 5.3.

Šířka koridoru ŽD1 ve výkresové části návrhu nekolísá „bezdůvodně“, nýbrž důvodně. V kap. 7. „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“ textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK, v části „Šířka koridoru“, se uvádí: „*Stanovená šířka koridoru 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.*“



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

*Koridor je vymezen v proměnné šířce 100 m až 1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části 5aZÚR ÚK (2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES, 4. Výkres VPS, VPO a asanací).*

*Jednotlivá ramena koridoru, vymezená za účelem vytvoření územních podmínek pro propojení sítě RS se stávajícími konvenčními tratěmi, jsou vymezena v proměnné šířce tak, jak je zobrazeno v grafické části 5aZÚR ÚK (2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES, 4. Výkres VPS, VPO a asanací).*

*Pro zvýšení přehlednosti a vypovídací schopnosti 5aZÚR ÚK je součástí grafické části odůvodnění schéma 8. Schéma šířkového uspořádání variant koridoru. Dané schéma má výhradně orientační charakter a neslouží jako podklad pro rozhodování v území.*

Z důvodů uvedených k bodům 5.1. až 5.3. není v měřítku ZÚR jednoznačně prokazatelné, které konkrétní pozemky budou či nebudou návrhem koridoru dotčeny. Navržená proměnlivá šířka koridoru je v textové části odůvodnění srozumitelně odůvodněna. Návrhový koridor ŽD1-C v této chvíli nelze dále zužovat. Námitka N 13/5 byla proto zamítnuta.

### Ad 6.

Podatelem uváděný „návrh VRT v dokumentaci, která byla Správou železnic, s.o., prezentována městu Ústí nad Labem, obsahující koridor ŽD1 o ploše odlišné od plochy v návrhu 5aZÚR ÚK“, byl zpracován jiným subjektem a mimo linii a právní rámec pořizování 5aZÚR ÚK. Důvody, způsob a důsledky vymezení koridoru ŽD1-C v návrhu 5aZÚR ÚK byly popsány v textu k bodům 5.1. (od druhého odstavce) a 5.3. odůvodnění rozhodnutí o této námitce (N 13). V měřítku ZÚR není jednoznačně prokazatelné, které konkrétní pozemky budou či nebudou návrhem koridoru dotčeny. Navržená proměnlivá šířka koridoru je v textové části odůvodnění srozumitelně odůvodněna. Návrhový koridor ŽD1-C v této chvíli nelze dále zužovat. Námitka N 13/6 byla proto zamítnuta.

### Ad 7.

Z důvodů uvedených k bodům 5.1. až 5.3. není v měřítku ZÚR jednoznačně prokazatelné, zda, či v jakém rozsahu budou pozemky firmy Centropol návrhem koridoru dotčeny. Navržená proměnlivá šířka koridoru je v textové části odůvodnění srozumitelně odůvodněna. Návrhový koridor ŽD1-C v této chvíli nelze dále zužovat. Námitka N 13/7 byla proto zamítnuta.

### Ad 8.

Předem je třeba připomenout, že předmětem návrhu 5aZÚR ÚK je pouze koridor, tj. „prázdný pruh území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě a staveb souvisejících. Tento koridor nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele. Ty se odvíjejí (a liší) až od konkrétního stavebnětechnického řešení stavby, umístěné v konkrétní poloze vymezeného koridoru. Podrobně viz argumentace Ua3 (str. 10).

V souladu s § 40 odst. 1 stavebního zákona přezkoumal pořizovatel soulad návrhu 5aZÚR ÚK mj. s PÚR ČR i s cíli a úkoly územního plánování. Vyhodnocení souladu návrhu s prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území je obsahem kapitoly 1.1.1. textové části odůvodnění II.A návrhu 5aZÚR ÚK, vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona je obsahem kap. 1.3.

V obecné rovině je třeba doplnit, že plnění podatelem uváděných priorit PÚR se nutně liší podle stupně (podrobnosti) územněplánovací dokumentace, případně územního rozhodnutí, které je také jedním z nástrojů územního plánování. To samé platí i pro cíle a úkoly územního plánování. Ne všechny úkoly mohou být splněny již v ZÚR.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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 konkrétní rovině jsou veškeré priority územního plánování, s nimiž je ze zákona vyhodnocován soulad návrhu 5aZÚR ÚK, prioritami, které stanovilo Ministerstvo pro místní rozvoj po projednání s dalšími ministerstvy v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR) a schválila je vláda svým usnesením, kterým se PÚR vydává. Stejně ministerstvo (MMR) uložilo v čl. (83a) aktualizace PÚR č. 4, na základě jiného usnesení vlády (kterým byla schválena nová koncepce železniční dopravy – Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR), konkrétní úkoly Ministerstvu dopravy (MD) i Ústeckému kraji. V souladu s těmito úkoly MD navrhlo trasu koridoru a vybralo varianty, které předložilo prostřednictvím oprávněného investora k aktualizaci ZÚR ÚK. Pro pořizovatele aktualizace ZÚR je PÚR závazná. Pokud PÚR stanoví, že v aktualizaci je možné pouze vymežit (případně nevymežit, pokud tomu brání zákonné důvody) koridor vybraný Ministerstvem dopravy, nemá pořizovatel aktualizace možnost navrženou trasu koridoru měnit, neboť změna oproti návrhu předloženému Ministerstvem dopravy již je v rozporu s PÚR.

Z uvedeného plyne, že priority územního plánování, stanovené v PÚR, může pořizovatel aktualizace ZÚR naplňovat pouze v rozsahu, který není předurčen závaznou trasou návrhu Ministerstva dopravy. Konkrétně v daném případě by teoreticky mohly některé z předložených variant naplňovat republikové priority lépe než jiné. Po vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území by potom mohla být taková varianta vybrána jako nejvhodnější.

Koridor je ve většině trasy invariantní. Tam, kde je veden ve variantách (Litoměřicko – Roudnicko), jsou vlivy jednotlivých variant na životní prostředí podle vyhodnocení SEA srovnatelné. Varianta C jako jediná není v rozporu se zájmy, které hájí Ministerstvo obrany, proto byla ve výsledku vybrána.

Ze shora popsáno je zřejmé, že trasu koridoru nenavrhoval pořizovatel 5aZÚR ÚK. Byl však povinen ověřit, zda návrh 5aZÚR ÚK není v rozporu s prioritami PÚR. Plnění priorit PÚR se posuzuje ve vztahu k návrhu 5aZÚR ÚK jako celku, nikoliv pro každý dílčí úsek nebo oblast samostatně. Rozpor návrhu 5aZÚR ÚK s prioritami PÚR ani s cíli a úkoly územního plánování shledán nebyl; námitka N 13/8 byla proto zamítnuta.

### Ad. 9

ZÚR jsou koncepčním dokumentem. 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.

Předmětem 5aZÚR ÚK je prověření a následné vymezení nejvhodnější varianty koridoru ŽD1, tedy „prázdného pruhu území“, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona může umístit stavba trati a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, jejich kapacita, umístění v koridoru ani jejich stavebnětechnické řešení nejsou v době pořizování ZÚR/AZÚR známy a nelze je ani předjímat. Jelikož se jedná o koncepci, návrh 5aZÚR ÚK (včetně SEA) se vyhodnocuje komplexně (jako celek). Výjimky pro specifické posouzení SEA stanoví právní předpisy – např. oblasti zvýšených kumulativních a synergických vlivů, místa křížení nerealizovaných záměrů navržených ve stávajících ZÚR a v návrhu AZÚR. Právní předpisy nevyžadují (a ani neumožňují) zpracovávat AZÚR ve vybraných úsecích (např. při průchodu zastavěným územím nebo v místě křížení se složitou stávající dopravní infrastrukturou nebo na území města Ústí nad Labem) v podrobnějším měřítku nebo s předpokladem určitého technického řešení. To je úkolem až podrobnějších postupů územního plánování.

Jelikož v době pořizování 5aZÚR ÚK není známo a nelze předjímat technické řešení samotné stavby (pro niž je vymežován koridor), nemůže být známa ani případná potřeba

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

přeložek stávající technické a dopravní infrastruktury. Proto nemohou být předmětem návrhu, a to ani prostřednictvím úkolů (v čl. [69b]) textové části návrhu 5aZÚR ÚK. Tento závěr se týká všech bodů (požadavků), uplatněných podatelem v bodě 9 námitky N 13. Námitka N 13/9 proto byla zamítnuta.

### Ad 10.

Všechny 3 podatelovy požadavky (podzemní vedení, železniční nákladní x osobní doprava, umístění terminálu) se týkají stavebnětechnického řešení nebo provozu trati a nejsou tak předmětem ani součástí 5aZÚR ÚK. S odkazem na odůvodnění námitky N 13 pod bodem 9. nemohou být požadavky tohoto typu obsahem čl. [69c] výroku 5aZÚR ÚK. Námitka N 13/10 proto byla zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 14. **Námitka N 14** (Čepro, a.s. – oprávněný investor)



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

V Praze dne: 26.1.2023  
Vaše č.j.: KUUK/182575/2022  
Naše č.j.: 14612/22  
Vyřizuje: Ing. Hana Smetanová / 221968185

**Věc: Zveřejnění návrhu aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje – Připomínky oprávněného investora, vlastníka a správce technické infrastruktury**

ČEPRO, a.s., je oprávněným investorem, vlastníkem a provozovatelem produktovodů a skladovacích zařízení provozovaných ve veřejném zájmu podle zákona č. 189/1999 Sb., o nouzových zásobách ropy, ležících mimo jiné v území řešeném v návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Z důvodu křížení navrhovaného koridoru (všechny navrhované varianty A, B, C) pro železniční dráhu v úseku (Praha-) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (- Drážďany) a trasy produktovodu DN-300 KZ Litvínov – KZ Hněvice, včetně doprovodného kabelu, měření katodové ochrany a blízkosti armaturní šachty požadujeme **předložení projektové dokumentace k danému křížení s produktovodem** v k.ú. Mnetěš. V případě plánované realizace dané akce doporučujeme projednání s naší společností ČEPRO, a.s. a seznámení s návrhem křížení.

Zároveň připomínáme, že v místě křížení s produktovodem musí být respektováno ochranné pásmo produktovodu a dodrženy podmínky křížení s dálkovodem podle platných předpisů včetně souhlasu provozovatele produktovodu (zákon č. 189/1999 Sb., zákon č. 161/2013 Sb.) a normy (ČSN 65 0204 – Dálkovody hořlavých kapalin).

S pozdravem



Ing. Helena Hostková  
Místopředsedkyně představenstva

**Helena Hostková**



Digitální podpis:  
27.01.2023  
10:36

ČEPRO, a. s.  
Dělnická 213/12,  
Holešovice  
170 00 Praha 7  
Česká republika

Tel: +420 221 968 111  
Fax: +420 221 968 300  
E-mail: [ceproas@ceproas.cz](mailto:ceproas@ceproas.cz)  
<http://www.ceproas.cz>

Zapsáno v Obchodním rejstříku  
vedeném Městským soudem v  
Praze, oddíl B, vložka 2341.

IČ: 60193531  
DIČ: CZ60193531



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 14:**

Čepro, a.s., požaduje z důvodu křížení navrhovaného koridoru ŽD1 ve všech variantách s trasou produktovodu DN-300 KZ Litvínov – KZ Hněvice (včetně doprovodného kabelu, měření katodové ochrany a blízkosti armaturní šachty) v k.ú. Mnetěš předložení projektové dokumentace k danému křížení. Dále připomíná nutnost respektovat ochranné pásmo produktovodu a podmínky křížení s dálkovodem podle platných předpisů, včetně souhlasu provozovatele produktovodu.

### **Rozhodnutí o námitce N 14:**

S odkazem na § 172 odst. 5 správního řádu upravující opatření obecné povahy i na § 39 odst. 2 stavebního zákona jako speciálního ustanovení pro řízení o zásadách územního rozvoje lze podat námitku pouze proti návrhu.

Podání akciové společnosti Čepro proti návrhu nesměruje, tudíž **se nejedná o námitku**. Požadavky z podání byly vzaty na vědomí.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 15. Námítka N 15 (Čeps, a.s. – oprávněný investor)



#### KRAJSKÝ ÚŘAD ÚSTECKÉHO KRAJE

Odbor územního plánování a stavebního řádu  
Velká Hradební 3118/48,  
400 02 Ústí nad Labem

Ústecký kraj

Doruceno: 31.01.2023 08:07

KUUK/019550/2023

listy: 1      přílohy:

Pocet listu, sv. příloh:



kuukes8c127d7a

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka

Místo odeslání / dne

Č.j.:

KUUK/182575/2022

46/K3/18000

Ing. Vojtěch Mazura

Praha

211 044 419

26.01.2023

uzemni.plany@ceps.cz

#### Námítka k návrhu Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje podle §39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění

Vážení,

ČEPS, a.s., provozovatel přenosové soustavy ČR ve smyslu § 24 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, oprávněný investor ve smyslu § 23a zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, vlastník a provozovatel stavby elektroenergetického vedení 400kV, podává tímto námitku k návrhu Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „návrh Aktualizace ZÚR“).

#### Námítka se týká vyjádření k jednotlivým variantám z pohledu střetu se záměrem E10b (1.A).

**Varianta A** je přípustná za předpokladu koordinace se záměrem elektrického vedení E10b (1.A)

**Varianta B** je v navrhované poloze nepřípustná z důvodu kolize se záměrem elektrického vedení E10b (1.A)

**Varianta C** je přípustná za předpokladu koordinace se záměrem elektrického vedení E10b (1.A)

#### Odůvodnění:

U všech tří variant dochází ke střetu 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). Tento záměr je v současné době v realizaci.

V případě Variant A a C dochází ke křížení, které vyvolá přeložky vedení, které by pravděpodobně mohly být technicky řešitelné.

Pouze u Varianty B dochází k plnému překryvu obou koridorů v délce zhruba 2 kilometrů. Tento překryv s ohledem na ostatní limity v území neumožňuje provedení realizovatelné přeložky vedení 400 kV. Přeložka v tomto rozsahu není možná rovněž z důvodu dlouhodobější odstávky celého vedení V450/428.

Předem děkujeme za zohlednění požadavku.

S pozdravem



Ing. Vojtěch Mazura

Vedoucí oddělení

Územní plánování

ČEPS, a.s., Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10, tel.: +420 211 044 111, [www.ceps.cz](http://www.ceps.cz)

IČO: 25702556, DIČ: CZ25702556, Bankovní spojení: Komerční banka, č. ú.: 19-3312670277/0100

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 5597

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka N 15:**

Čeps, a.s., vlastník a provozovatel stavby vedení 400 kV TR Výškov – TR Babylon, který je v současné době v realizaci (koridor E10b (1.A) dle platných ZÚR), označuje variantu koridoru ŽD1-C za přípustnou za předpokladu koordinace se záměrem uvedeného elektrického vedení (vyvolané přeložky vedení).

### **Rozhodnutí o námitce N 15:**

S odkazem na § 172 odst. 5 správního řádu upravující opatření obecné povahy i na § 39 odst. 2 stavebního zákona jako speciálního ustanovení pro řízení o zásadách územního rozvoje lze podat námitku pouze proti návrhu.

Podání akciové společnosti Čeps proti návrhu nesměřuje, tudíž **se nejedná o námitku**. Požadavek z podání byl vzat na vědomí.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 16. Námítka N 16 (ŘSD ČR – oprávněný investor)



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



Naše zn.: RSD-12131/2023-2

PID: RSDDXXCHLM

Vaše zn.: KUUK/016295/2022/26

Vyřizuje: Širmar Jiří Ing.

Telefon: +420 954 901 355

Mobil: +420 702 241 921

E-mail: jiri.sirmar@rsd.cz

Datum: 30.01.2023

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a

stavebního řádu

Velká Hradební 3118/48

401 00 Ústí nad Labem

IDDS: t9zbsva

#### Vyjádření k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání

Vážené dámy, vážení pánové,

Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD ČR“) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy, pro které vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečuje výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy, spolupracuje s příslušnými orgány státní správy včetně orgánů samosprávy, poskytuje jim podklady a zpracovává vyjádření.

ŘSD ČR zasílá v souladu s §52 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., (Stavební zákon) v platném znění, jako oprávněný investor, k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje předloženému k veřejnému projednání následující námitku:

- V textové části výroku požadujeme specifikovat podmínku pro umístování staveb dopravní infrastruktury v místech vzájemného křížení koridorů tak, aby bylo umožněno vzájemné křížení staveb dopravní infrastruktury a možnost jejich vzájemné koordinace.

*Odůvodnění: Definovat podmínky pro křížení staveb dopravní infrastruktury požadujeme především z důvodu, aby bylo zřejmé, kdy a za jakých podmínek je možné jednotlivé záměry v území umístit a byly tak vyloučeny případy nejasného výkladu zejména při rozhodování v území. Stanovené podmínky nesmí vzájemně znemožnit stavby, pro které jsou koridory vymezeny. Jedná se především o křížení koridorů ŽD1-A a PK7. Požadavek na stanovení podmínek pro křížení záměrů DI vyplývá rovněž z metodiky MMR „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“, kapitoly 2.2. Křížení koridorů.*

K návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje předloženému k veřejnému projednání nemáme další námitky.

S pozdravem

Ing.  
Dagmar  
Juříková  
Digitálně  
podepsal Ing.  
Dagmar Juříková  
Datum:  
2023.01.30  
10:50:47 +01'00'

Juříková Dagmar Ing.  
vedoucí odboru investiční přípravy staveb

E-mail  
(Evidence ÚPD) – MD ČR, odd. 914

Čerčanská 12  
140 00 Praha 4

tel.: +420 954 901 111

IČO: 65993390  
DIČ: CZ65993390



## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 16:**

ŘSD ČR požaduje v textové části výroku návrhu 5aZÚR ÚK specifikovat podmínku pro umístování staveb dopravní infrastruktury v místech vzájemného křížení koridorů tak, aby bylo umožněno vzájemné křížení staveb dopravní infrastruktury a možnost jejich vzájemné koordinace. Jedná se především o křížení koridorů ŽD1–A a východního obchvatu Litoměřic PK7 (dle platných ZÚR).

### **Rozhodnutí o námitce N 16:**

Námitka **se zamítá**.

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 16:**

Vybraná varianta ŽD1–C není s plánovaným obchvatem v kolizi; námitka N 16 byla proto zamítnuta.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

### 17. Námitka N 17 (Správa železnic, s.o. – oprávněný investor)



Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 6676/2023-SŽ-GŘ-06  
Listů/příloh  
  
Vyřizuje Ing. Jiří Andrlé  
Telefon +420 972 235 437  
Mobil  
E-mail Andrlé@spravazeleznic.cz  
  
Datum 27. ledna 2023

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

#### Vyjádření k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Správa železnic, státní organizace, vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cesta a plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a je oprávněným investorem v oblasti železniční infrastruktury. Vyjádření Správy železnic, státní organizace se zároveň stává podkladem pro zpracování koordinovaného stanoviska Ministerstva dopravy, které je v procesu územního plánování dotčeným orgánem podle § 4 zákona č. 183/2006 Sb.

Z hlediska koncepce rozvoje železniční infrastruktury Vám dáváme následující vyjádření:

Projednávaný návrh 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen AZÚR5) na základě podnětu oprávněného investora Správy železnic, státní organizace, navrhuje zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku (Praha –) hranice krajů Ústeckého/Středočeského – Lovosice – hranice ČR/SRN.

Současně navrhuje vymezení nového návrhového koridoru pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeského/Ústeckého – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému Rychlých spojení (RS), který byl předložen a je projednáván ve třech variantách ŽD1-A (modrá), ŽD1-B (fialová) a ŽD1-C (zelená).

Dle zpracované dokumentace k návrhu AZÚR5 jsou varianty ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C srovnatelné, žádná z uvedených variant není preferována. Souhlasíme s projednávaným návrhem 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území a děkujeme za spolupráci na přípravě tohoto důležitého záměru železniční infrastruktury.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar  
ředitel odboru přípravy staveb



Ing. Pavel Paidar  
27.01.2023 14:42  
Podepsáno elektronicky

Dále obdrží:

Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury a územního plánu

Správa železnic, státní organizace  
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským  
soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ709 94 234  
spravazeleznic.cz

Generální ředitelství  
Dílžďená 1003/7  
110 00 Praha 1

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námitka N 17:**

Správa železnic, s.o., souhlasí s návrhem 5aZÚR ÚK., žádnou z variant (ŽD1 - A , ŽD1 - B, ŽD1 - C) nepreferuje.

### **Rozhodnutí o námitce N 17:**

S odkazem na § 172 odst. 5 správního řádu upravující opatření obecné povahy i na § 39 odst. 2 stavebního zákona jako speciálního ustanovení pro řízení o zásadách územního rozvoje lze podat námitku pouze proti návrhu.

Podání státní organizace Správa železnic proti návrhu nesměruje, tudíž **se nejedná o námitku**. Informace z podání byla vzata na vědomí.

## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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. Námítka N 18 (Povodí Ohře, s.p. – oprávněný investor)



Váš dopis zn.: KUUK/182575/2022  
Ze dne: 12.12.2022  
Naše zn.: POH/64180/2022-2/032100  
  
Vyřizuje: Ing. Karolina Vrtílková  
Tel.: 474 636 223  
Mobil:  
E-mail: vrtilkova@poh.cz  
  
Datum: 17.01.2023

Krajský úřad Ústeckého kraje  
Odbor územního plánování a stavebního úřadu  
Velká Hradební 3118/48  
400 02 Ústí nad Labem  
  
t9zbsva

#### Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje, veřejné projednání

K Vašemu oznámení veřejného projednání návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK), kterou jsme obdrželi dne 12. prosince 2022, Vám sdělujeme připomínky k jednotlivým navrženým trasám 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), které jsou předmětem aktualizace ZÚR ÚK:

##### Varianta A:

Navržená trasa kříží v délce cca 2,4 km stanovené záplavové území Labe a vymezenou aktivní zónu včetně koryta vodního toku Labe u Litoměřic. Dále je navržen odbočovací koridor do Litoměřic. Tato část koridoru se nachází v délce cca 3 km v území, kde rychlosti a hloubky vody při povodních splňují parametry aktivní zóny dle vyhlášky č. 79/2018 Sb., o způsobu a rozsahu zpracovávání návrhu a stanovování záplavových území a jejich dokumentace. Správce vodního toku Povodí Labe, státní podnik v současné době činí kroky k aktualizaci stanovení záplavového území Labe v souladu se zmíněnou vyhláškou.

Trasa dále 2x kříží v délce cca 0,2 km a 0,16 km koryto vodního toku Čepel včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny.

Z pohledu správce povodí lze konstatovat, že se jedná o hydraulicky nejméně vhodnou variantu trasy, která ve velkém rozsahu zasahuje do záplavového území, jehož trasou dotčené části převádějí významnou část povodňových průtoků. Proto s jejím zapracováním do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje nesouhlasíme.

##### Varianta B:

Navržená trasa kříží v délce cca 0,8 km koryto vodního toku Labe včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. Navržená trasa kříží v délce cca 1,1 km koryto vodního toku Úštěcký potok včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. Trasa dále 2x kříží v délce cca 0,2 km a 0,16 km koryto vodního toku Čepel včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny a 2x kříží koryto Ždírmického potoka včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. V Křešicích navržená trasa kříží stanovené záplavové území Labe v délce cca 2,0 km. V tomto případě se nejedná o území, které převádí průtoky při povodni, ale o území rozlivu.

Z pohledu správce povodí lze konstatovat, že se jedná o přijatelnou variantu za předpokladu, že v navazujících fázích projektové přípravy budou provedena hydrotechnická posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků a stavebně technická řešení budou vhodně zvolena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.

##### Varianta C:

Navržená trasa kříží v délce cca 0,7 km koryto vodního toku Labe včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. Navržená trasa kříží v délce cca 1,1 km koryto vodního toku Úštěcký potok včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. Trasa dále 2x kříží v délce cca 0,2 km a 0,16 km

Povodí Ohře, státní podnik

Bezručova 4219  
Chomutov 430 03

tel +420 474 636 111  
ID datové schránky 7ptt8gm

e-mail poh@poh.cz  
web www.poh.cz

IČO 70889988  
DIČ CZ70889988

Bankovní spojení  
KB, a.s., Chomutov, č.ú. 9137441/0100  
ČS, a.s., Chomutov, č.ú. 3930932/0800

Zapsán v obchodním rejstříku u Krajského soudu v Ústí nad Labem v oddílu A, vložce č. 13052



## Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK

Rozhodnutí o námitkách 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

Povodí Ohře, státní podnik

POH/64180/2022-2/032100

17.01.2023

Strana 2 z 2

koryty vodního toku Čepel včetně stanoveného záplavového území a vymezené aktivní zóny. V Křešicích navržená trasa kříží stanovené záplavové území Labe v délce cca 2,0 km. V tomto případě se nejedná o území, které převádí průtoky při povodni, ale o území rozlivu.

Z pohledu správce povodí lze konstatovat, že se jedná o přijatelnou variantu za předpokladu, že budou v navazujících fázích projektové přípravy provedena hydrotechnická posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků a stavebně technická řešení budou vhodně zvolena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.

Ing. Václav Svejkský  
vedoucí odboru VR  
podepsáno elektronicky

**Rozdělovník**

241 6547 -760874, -976014

## **Příloha č. 7 textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK**

Rozhodnutí o námitkách 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

### **Námítka N 18:**

Povodí Ohře Chomutov konstatovalo, že varianta C (vybraná varianta ŽD1–C) je přijatelná za předpokladu, že v navazujících fázích projektové přípravy budou provedena hydrotechnická posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků a stavebně technická řešení budou vhodně zvolena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.

### **Rozhodnutí o námitce N 18:**

Námítce **se vyhovuje.**

### **Odůvodnění rozhodnutí o námitce N 18:**

Ve výrokové části návrhu 5aZÚR ÚK je v čl.[69b] stanoven úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru bod bodem (1) odst. d) ve znění, cit.: „*Vytvořit územní podmínky pro technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů*“ a v čl. [69c] *Kritéria pro rozhodování o možných variantách využití koridoru* je stanoveno kritérium v bodě (2) cit.: „*Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.*“

Požadavek, aby v navazujících fázích projektové přípravy byla provedena hydrologická posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků byla, s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, zpracována do textové části odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK.

## **III.**

### **Informace o námitkách, 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 námitkou byl nesouhlas s jakoukoli variantou, případně bylo požadováno vymezení koridoru ve stávající územní rezervě VRT-ZR1, návrhem 5aZÚR ÚK rušené. Podané námitky byly proto uplatňovány buď výslovně ke všem variantám současně, nebo byly uplatněny shodné texty, s minimálními rozdíly v některých bodech odůvodnění námitek, pro každou variantu zvlášť.

Rozhodnutím o námitkách k vybrané variantě C tak bylo rozhodnuto prakticky o všech podaných námitkách.

Město Terezín a obce Travčice a Trnovany podaly námitky pouze k variantě ŽD-A, neboť tou jedinou jsou jejich území dotčena.

Trnovany a Travčice, které jsou členy spolku rozVRTaná krajina, podaly námitky shodné s dalšími obcemi tohoto spolku - námitku N 1 (na rozdíl od ostatních však námitka nesměřovala proti všem variantám koridoru, ale jen proti koridoru ŽD1 – A, kterým jsou obce dotčeny). Námitka Terezína se týkala výlučně části trasy koridoru, vedené jeho správním územím (včetně části Počaply), tedy pouze koridoru ŽD1-A.