

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 Travčicích dne 30.1. 2023
prostřednictvím datové schránky

Podatel:

Obec Travčice

se sídlem Travčice 150, 412 01 Travčice

IČO: 00264504

zastoupena

Pavlem Štrosem, starostou

a ing. arch. Martinem Tomášem, určeným zastupitelem pro VRT

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

Přílohy:

- *Zápis z jednání zastupitelstva 26.1.2023*
 - dále dle textu
-

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. AZÚR 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 obec Travčice **je dotčenou obcí navrhovaného koridoru ŽD1-A**. Obec bude nově navrhovaným řešením zásadním způsobem negativně dotčena.

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. AZÚR 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 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.

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

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

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

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

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

II.

Vymezení dotčeného území

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

III.

Námítky

Námítka 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.

IV.

Odůvodnění námitek

Odůvodnění připomínek 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. 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. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu*“.

Důvodem vymezení je cit:

„*Důvody vymezení:*

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

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).

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 výrokům v předkládaných dokumentech**. 5.AZUR neurčuje jasně, které části navrhované železniční dráhy jsou kategorie vysokorychlostní, které konvenční a jiné.

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

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

To je zjevné z toho, že:

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

Aktualizace mění koncepci z vysokorychlostní trati na RS – rychlé spojení. Tato změna koncepce je **zdůvodněna obsluhou kraje, ovšem odporuje původní koncepci přímého evropského spojení a zásadně znevýhodňuje myšlenku nízkoe emisní dopravy pro budoucnost**, včetně možnosti její budoucí modernizace. Zastupitelstvo Ústeckého kraje zpracovateli 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 tratě 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.

1.3. Absence rozhodnutí Ministerstva dopravy

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

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

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

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

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. AZUR, je bezpochyby koridorem mezinárodního a republikového významu (viz § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, v platném znění). Podle tohoto ustanovení plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je plocha, která cit: „*svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů*“.

Systém VRT má být součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

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

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

Podatel zdůrazňuje judikaturu správních soudů, která akcentovala právě hierarchickou posloupnost jednotlivých územně plánovacích dokumentací. Např. podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 41/2021-46 cit: „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.*“

Na konkrétním případě terminálu Roudnice n. L. lze dobře vidět, jak je porušen celkový princip územního plánování, který má být postaven na **komplexním** zhodnocení návrhu **ve všech** jeho **souvislostech**. Fragmentace

návrhů bez posouzení celkového dopadu na území je tak v přímém rozporu s „Cíly a úkoly územního plánování“ jak je definuje stavební zákon 183/2006 Sb. v §18 čl. 1 a 2.

3. Nezákonny 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 ŽD1-A 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 ŽD1-A má 100 %, zelená ŽD1-C 95 %, červená ŽD1-B o něco méně a původní stabilizovaná VRT-ZR1 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.

Jak výše uvedeno, požadavky definované PUR České republiky a nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013, kde je vysokorychlostní trať definována v oddíle 1. čl. 11 odst. 2 a) i) jako: „zvláště postavené vysokorychlostní trať 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 nespĺňují.

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

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

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

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

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

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

Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla prioritou "komfortní obsluha ÚnL" ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší 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. 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 v našem případě jasně negativní vliv na hmotné statky – ceny nemovitostí (pozemků i obydlí), dojde k demolicím, trasy prochází přímo obydleným územím. Podobně negativní bude vliv na sociální integritu naší obce, kdy místní část Nučnický bude stavbou zcela odříznuta od centrální obce Travčice.

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 – 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 plánu“.

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 šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný. (zvýrazněno podatelem).

Podle již citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. **1 Ao 7/2011-526** izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi

koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.

Ve vztahu k Politice územního rozvoje pak NSS v rozsudku čj. **9 Ao 3/2009 – 75** zaujal toto stanovisko cit:

„Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.“

Ústavní soud ve svém usnesení čj. **Pl.ÚS 5/10** ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje:

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

4. Rozpor s nařízením TEN-T

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

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

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

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

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

5. Neproporcionalita zásahu ve vztahu k obcím a vlastníkům

Podatel namítá, že územní plánování a jeho nástroje mají být dlouhodobě kontinuální tak, aby rozhodování o změnách v území bylo předvídatelné a aby tedy byla zajištěna stabilita v území a jeho rozvoji, tj. zejména jistoty

pro jejich obyvatele. V této věci předvídatelnost a jistota vyplývá zejména ze stabilizovaného koridoru územní rezervy VRT-ZR1, promítnuté do územních plánů, podle kterých se občané rozhodují např. o přestěhování do území, situování podnikatelských aktivit apod.

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

Podle ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona cit:

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

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

Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona cit:

*„Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává **vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území**. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostí stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.“ (zvýrazněno podatelem).*

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27.9. 2005, **čj. 1 Ao 1/2005 – 98 cit:**

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

6. Neurčité a neproporcionální vymezení šíře koridorů

Návrh 5.AZUR stanoví šíři koridoru proměnnou, od 100 do 1200 m. Viz textová část výroku, bod 69a, 69b a 69c cit:

„Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkresu 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.“

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

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

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

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

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

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).

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 uvedená 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 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 jako výslovné kompenzační opatření pro obce Travčice a Nučnický do návrhu 5. AZUR pro variantu ŽD1-A stanovit:

- Plnou rekultivaci Travčického lesa po provedení tunelu „Mrchový kopec“ výsadbou min. 2-letých dřevin v balu včetně 5-leté údržby nově vysázených dřevin. Stávající rozsah Travčického lesa bude před započítáním projekčních prací geodeticky zaměřen a dendrologicky posouzen. Projekt rekultivace lesa bude povinně součástí projektové dokumentace železniční trati ŽD1-A pro získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Kolaudační rozhodnutí bude podmíněno údržbou vysázených dřevin.
- Provedení cyklostezky s pevným povrchem v parametrech šíře komunikace 4,5 m a možnosti pojezdu automobily kategorie N1 pro zajištění údržby. Trasa cyklostezky bude vedena z obce Travčice napojení na místní komunikace s asfaltovým povrchem u fotbalového hřiště v Travčicích po budovu přívozu v Nučnickách včetně opravy povrchu bývalého shromaždiště tankové techniky v Nučnickách. Křížení cyklostezky s železniční tratí musí být provedeno mimoúrovňově. Projekt cyklostezky bude povinně součástí projektové dokumentace železniční trati ŽD1-A pro získání územního rozhodnutí a stavebního povolení.
- Omezení provozu přes navrhovanou stavbu železnice jak z fyzického, tak psychického důvodu vyvolá zvýšené požadavky na občanskou výstavbu v jednotlivých obcích. Proto jako kompenzaci rozdělení obcí v jednom administrativním celku liniovou stavbou podatel požaduje zainvestovat projektové a stavební práce pro provedení rekonstrukce, nového technického vybavení a rozšíření občanských budov ve vlastnictví obce, a to jmenovitě obecní úřad v Travčicích včetně kulturního zařízení (st. 7/1 k. ú. Travčice), šatny fotbalového klubu tamtéž (st. 325 a 706 k. ú. Travčice), budovu přívozu (st. 110 a 246 k. ú. Nučnický) a bývalé hasičárny (st. 48 a 210/1 k. ú. Nučnický) v Nučnickách,
- S ohledem na segregaci místní části Nučnický, která by se zvolením koridoru ŽD1-A ocitla v sevření řeky Labe a železniční trati, podatel požaduje financování nákupu nové, kvalitní přívozní lodi a vybudování jejího zimoviště. Jedná se o kompenzaci za přerušení resp. výrazné omezení přirozené vizuální a sociální vazby části obce západním směrem.
- Provedení a financování nového kanalizačního řadu a čističky pro obec Travčice jako kompenzace přerušení spojení Travčice – čistička Nučnický, které je vedeno jako rezervní možnost řešení gravitačního kanalizačního řadu obce Travčice.

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

Usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022 ve věci 8.1 Návrh na aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje – vymezení koridoru pro nové železniční spojení Praha – Drážďany v části B) podmínilo pořizování 5. AZUR cit:

„prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT - ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK.“

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

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

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

Koridor VRT Praha – Drážďany je koridorem republikového, resp. mezinárodního významu, jedná se o páteřní součást celorepublikového záměru VRT. Podatel namítá, že posuzování vlivů takového záměru nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů. Je nutné jej posuzovat celostně jako celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praktiku 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 synergičtých vlivů spolu s dálniční sítí (zde především dálnice D8, viz níže) na fragmentaci krajiny a snížení její propustnosti.

2. Nesplnění požadavků stanoviska MŽP z 18.1.2022

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

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

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

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

Ohledně nesplnění požadavku MŽP se jedná zejména o tyto kapitoly:

Požadavek MŽP:

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

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

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

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

Tunel „Mrchový kopec“ v délce 4 km navržený ve variantě ŽD1-A, kterým se zdánlivě eliminuje vliv na lokalitu Travčického lesa je **záměrnou a účelovou lží**, protože jako podklad pro zpracování dokumentace 5. AZUR je také dokument „A.3 – Geologická rešerše“ z 06/2015 zpracovaný firmou GT-IG s.r.o., Ing. Jiří Činka pro SUDOP PRAHA a.s., kde se na str. 15 v kapitole 3.1.1.2 Travčický tunel uvádí:

*„...Na území Travčického lesa vznikly dokonce 2 systémy přesypů, odlišujících se různým směrem akumulace a různým stářím. Přesypy a přesypové valy dosahují délky od několika desítek m do 1,5 km a relativní výšky 2–19 m. Pod těmito vátyými písky se vyskytují terasové sedimenty Ohře a Labe tvořené štěrky a písky. Pevný skalní podklad nebyl archivními průzkumnými sondami v zájmovém prostoru zastížen. Váté písky jsou bezvodé. Lokálně se voda objevuje v hlouběji uložených terasových štěrkopískách. Z hlediska výstavby **půjde zřejmě o hloubený tunel** v prostředí kvartérních nesoudržných zemin, z nichž největší zastoupení budou mít jemné váté písky. Uvažované staveniště je možné považovat za podmíněčně vhodné vlivem poměrně nízké únosnosti základové půdy. Komplikací budou nejen svahy stavební jámy tvořené vátyými písky (max. sklon 1:1,3–1:1,2), ale i únosnost zemin pod počvou tunelu....“*

Dle výše uvedeného je jasné, že při zde uvedených geologických podmínkách bude zničena výrazná část Travčického lesa, který je v lokalitě jediným útočištěm flóry a fauny.

Požadavek MŽP:

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

SEA uvádí cit:

„Vlivy na veřejné (lidské) zdraví byly hodnoceny zejména z hlediska možných dopadů z hlediska hluku, vibrací a kvality ovzduší. Hodnocení bylo provedeno nejenom na tyto faktory složek životního prostředí, ale rovněž i s ohledem na možné dopady vnímání kvality života v území jeho obyvateli, kam patří ovlivnění celkového stavu území, pohody bydlení, průchodnosti území, nebo dopravní bezpečnosti. Všechny tyto vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru VRT, tak u koncepcie 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 koncepcie 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.

Zcela je opomenuto přerušení přirozených sociálních vazeb. Navrhovaná varianta ŽD1-A **nevratně rozděluje** místní části Travčice a Nučnický, tvořící jeden administrativní celek.

Požadavek MŽP:

3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR ÚK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukážeme 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, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační 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 kapitole 11 (p. 202) a ve shrnutí v kapitole 12 (p. 211) pouze stanoveno, že byly/budou požadavky zohledněny. **To nelze považovat za dostačující pro relevantní posouzení vlivů a splnění požadavku MŽP.**

Požadavek MŽP:

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

SEA uvádí cit.

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

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

Požadavek MŽP

12. Požadujeme vyhodnotit, zda je na území kraje v potřebném množství a rozsahu vymezeno dostatek povrchových ploch pro jejich dočasné a trvalé deponování. V případě, že tomu tak není, požadujeme, aby byly v rámci aktualizace takové plochy vymezeny, a to s využitím v maximální možné míře pro dočasné deponie plochy stávajících brownfieldů a pro trvalé ukládání objekty s ukončenou nebo pokročilou fází roztěženosti vhodné k následné či průběžné rekultivaci. (V souvislosti s následnou realizací stavby a hospodárným využitím výkopových materiálů (rubaniny) vznikajících ražbou tunelů, jejichž celkový objem se na území kraje bude pohybovat v řádů mnoha milionů m³ (pro příklad jen na české straně Krušnohorského tunelu v délce necelých 12 km vznikne podle odhadů DB NETZ pro připravované územní řízení více než 1,2 mil. m³ rubaniny). Cílem těchto opatření je minimalizace záboru zemědělské a lesní půdy jak během realizace trati, tak po jejím ukončení. V souvislosti s nakládáním s výkopovými materiály (rubaninou) upozorňujeme, že rozsah těchto opatření se mj. odvíjí od maximálně možného využití takto získaného materiálu v hospodářském cyklu nebo v případě, že nebude svými technickými parametry vyhovovat těmto účelům, jeho využití pro účely sanace a rekultivace území dotčeného těžbou).

SEA uvádí cit.

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

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

Požadavek MŽP:

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

parametrech velmi vysoké, musí být suroviny pro realizaci stavby zajištěny v dostatečném množství a také kvalitě).

SEA uvádí cit.

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

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

Požadavek MŽP:

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:

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

SEA uvádí cit:

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

Podle kap. 13 pak cit.

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

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

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

3. Absence posouzení kumul. a synerg. vlivů

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547. NSS v něm konstatoval:

*„Účel zahrnutí požadavku na **posouzení kumulativních a synergických vlivů** zásad územního rozvoje sledovaný zákonodárcem vyplývá z již výše provedeného rozboru. Pouhé izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém 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.*

*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;**
- **páteřní 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.
- Zcela opomenutý je vliv nutných „vyčkávacích“ nádraží na obou stranách středohorského tunelu v Ústí n. L. a Polepech, které musí být nedílnou součástí řešení a jsou popsána v podkladovém dokumentu „Studie proveditelnosti“ z 12/2020.
- další lokální záměry v území, zejm. na území msta Ústí nad Labem, které jsou významným zdroje znečištění 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.

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

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

4. Nesprávnost vyhodnocení SEA

a. obecně k hodnocení variant + stávající rezervy

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

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

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

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

U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela 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 VRT-ZR 1.

b. k jednotlivým klíčovým složkám

i. hluk, vliv na obyvatelstvo

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečištění 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. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině.“

Podatel namítá, že **toto tvrzení není pravdivé, trasy přímo protínají obce**. Ani zde zpracovatel SEA neupozorňuje na to, že v rámci své podrobnosti toto riziko nedokáže relevantně posoudit. Konkrétním příkladem je obec Travčice, kde je koridor veden mezi jednotlivými obcemi Travčice a Nučnický tvořícími jeden administrativní celek.

SEA uvádí cit.

„Vlivy na hlukovou situaci v zastavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. (...) vlivem provozu vlakových souprav bude zastavba 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 rozvahu 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 pásma široká 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 rovinnou 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 pořízování 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.

Pořízovatel 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 nepochybně 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 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 jízdnicích řádech na stávajících tratích, změna provozu na stávajících tratích (navýšení počtu nákladní, tedy hlučnější, těžší (vibrace a prach) dopravy). Jak výše uvedeno, podatel zdůrazňuje, že **záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena**. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

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

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že

„vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. 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 projevat 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 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 násypu, 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 územích se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto územích mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které jsou přímo vázané na dané místo svými specifickými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

Podatel namítá, že vedením koridoru varianty ŽD1-A v úseku Travčický les – portál středohorského tunelu v Třebouticích výrazně zasáhne do krajinného rázu. Jak již bylo v tomto dokumentu uvedeno je z geologického hlediska velmi pravděpodobné, že tunel „Mrchový kopec“ bude muset být prováděn hloubením. To v důsledku

znamená devastaci Travčického lesa jako regionálně významného biotopu. Dle podkladů místně příslušných ekologů jsou v lese a přilehlém okolí pozorovány tyto živočišné a rostlinné druhy:

- *ropucha krátkonohá - kriticky ohrožený*
- *ropucha zelená - silně ohrožený*
- *šater svazčitý - silně ohrožený*
- *smil písečný - silně ohrožený*
- *kudlanka nábožná - kriticky ohrožený*
- *blatnice skvrnitá - silně ohrožený*
- *kostřava tomannova - kriticky ohrožený*
- *břehule říční - ohrožený*
- *orel mořský - kriticky ohrožený*
- *ještěrka obecná - silně ohrožený*
- *lišaj pryšcový - ohrožený*
- *křepelka polní - silně ohrožený*
- *koroptev polní - ohrožený*
- *skokan skřehotavý - kriticky ohrožený*
- *žluva hajní - silně ohrožený*
- *dudek chocholatý - silně ohrožený*
- *skřivan lesní - silně ohrožený*

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

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

iv. záplavové území

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

V kapitole 3.3. části A *Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)* Vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „SEA“) je na str. 63 uvedeno:

„Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí:

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

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

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 povodni horší následky, než byly způsobeny povodni o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

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

V odůvodnění AZÚR jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolovaně. 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 nepřijatelný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno:

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

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno:

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

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

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých násypů při realizaci dopravních staveb (dochází k 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, Sebusín – 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 aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřípustné, 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 AZÚRz 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 pravděpodobně možno provádět pouze hloubením, což se rovná likvidaci Travčického lesa a navíc je v závěru zprávy zmíněn mezi nejkomplicovanějšími místy (spolu s tunely přes Středohoří) navíc předpoklad pouze 2,1 km oproti dle ŽD1-A 4 km.

Podrobněji k jednotlivým tunelům ve zmíněné studii SŽ:

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

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

Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo 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 kúry a mělo by se stát evropským centrem pro výzkum geotermální energie, mělo by být toto riziko řešeno.

vii. ZPF

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřijatelný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení 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. 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,
- c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
- e) při umístění 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 prováděná 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 nějž

*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 VVÚRU 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 v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

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

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

V hodnocení SEA kapitola 3.9. na str. 89 je uvedeno:

„Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný 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 záborem 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 výkrese SEA A.1 Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.“

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

SEA uvádí cit:

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

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

c. kompenzační opatření

Zde podatel odkazuje na kapitulu A.8. 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 lokalitami 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 širší 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 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 stírá (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.

Za obec Travčice

Pavel Štros, starosta

ing. arch. Martin Tomáš, *určený zastupitel pro VRT*

Přílohy:

1. Zápis z jednání zastupitelstva 26.1.2023