

Vypořádání společných připomínek obcí k 10 aktualizaci zásad územního rozvoje Středočeského kraje:

Černíny, Červené Janovice, Kořenice, Kounice, Nepoměřice, Opatovice I, Paběnice Úmonín, Vidice, Zbýšov a Košice, zastoupené Doucha Šikola advokáti s.r.o.

V podání se uvádí podání námitek, které však byly vyhodnoceny jako připomínky, viz níže.

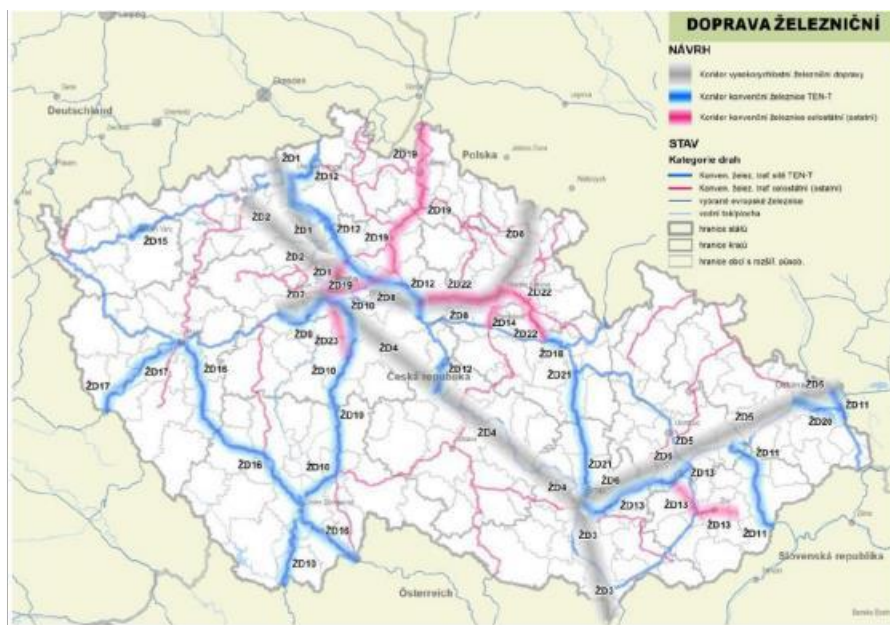
Námítka č. 1 – Porušení zákonné hierarchie územního plánování

Podatelé namítají, že koridor VRT nemá být vymezen v zásadách územního rozvoje, a tedy ani v 10. AZÚR SK, aniž by byl nejprve vymezen v hierarchicky nadřazeném územním rozvojovém plánu (§ 35a až § 35h stavebního zákona). Koridor VRT musí být pro svůj celostátní význam nejprve vymezen v celorepublikovém územním rozvojovém plánu.

Stavba VRT je jako stavba s celorepublikovým významem uvedena v Politice územního rozvoje, v platném znění dle aktualizace č. 4, a to v čl. 83a a násl.

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

Plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) taková plocha, „která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“. Koridor pro stavbu VRT tedy patří mezi koridory mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Jako takový má být vymezen v územním rozvojovém plánu. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů. Povahu koridoru VRT potvrzuje již skutečnost, že tento je jako celorepubliková priorita plánování uveden v Politice územního rozvoje. Ta na str. 60 graficky plán schematicky znázorňuje trasy VRT jako jeden celek. Toto znázornění celorepublikový význam VRT dokládá. Podatelé jej pro ilustraci přikládají k těmto námitkám. Systém VRT je zde zakreslen rozostřenými šedými čarami.



Obrázek č. 1 - Výřez z Politiky územního rozvoje

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.

VRT tedy obsahově náleží do ÚRP a má být vymezena primárně právě zde, a teprve v návaznosti na to sekundárně v zásadách územního rozvoje, resp. v 10. AZÚR SK. Vymezením částí koridoru pro stavbu VRT v 10. AZÚR SK dochází k porušení zákonné hierarchie procesu a nástrojů územního plánování.

Tu ve stavu před zavedením ÚRP popsal Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 4 As 41/2021-46 ze dne 30. července 2021. Zde vyslovil, že „Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřizeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. **Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.** Politika územního rozvoje obsahuje záměry jen ve velmi obecné a spíše koncepční podobě. Zásady územního rozvoje tyto záměry dále konkretizují a územní plán obce pak přesně určuje jejich umístění v území. Pro územní plán obce jsou přitom závazné všechny nadřazené nástroje územního plánování, nikoli pouze přímo nadřazené zásady územního rozvoje. Tato obecná závaznost je výslovně vyjádřena i v § 43 odst. 3 větě první stavebního zákona, podle něhož územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje a s tím korespondující § 31 odst. 4 stavebního zákona“.

Koridor VRT tedy měl být správně vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením koridoru VRT v 10. AZÚR SK pořizovatel porušil zákonnou hierarchii procesu územního plánování. Jak popisuje Nejvyšší správní soud, podstatou této hierarchie je **postupná konkretizace jednotlivých záměrů.** Nutnost postupovat při přípravě územně plánovací dokumentace postupně Nejvyšší správní soud pregnantně popsal v jednom ze svých rozsudků, kde uvedl, že „smyslem hierarchické struktury nástrojů územního plánování

je v souladu s obecnými cíli a úkoly územního plánování (srov. například § 18 odst. 2 a 3 a § 19 odst. 2 stavebního zákona) **zajistit, aby záměry, jejichž význam a vlivy přesahují hranice jedné obce (případně kraje) byly primárně vyhodnoceny a vymezeny v „nadřazeném“ nástroji územního plánování a teprve pak, v souladu s ním, převzaty do navazujících stupňů územně plánovací dokumentace. K vymezení záměrů „nadmístního významu“ v územních plánech obcí proto musí dojít až po jejich schválení v „nadřazené“ územně plánovací dokumentaci – ZÚR** (srov. § 54 odst. 5 stavebního zákona). Tyto závěry opakovaně potvrdila judikatura NSS (srov. rozsudek ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 bod 65.: „Vymezení (...) ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojitým smyslu: pozitivním a negativním. (...)V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou (...) Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování. (...) Obec sama nemůže přirozeně svým územním plánem stanovovat plochy, kterými by buď přímo zasáhla do územního obvodu jiných obcí nebo by je významně ovlivnila.“ Stejně závěry NSS vyslovil mj. i v rozsudku ze dne 22. 10. 2009, č. j. 4 Ao 2/2009 – 87, nebo v rozsudku ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010 – 88“.

Zde citovaný rozsudek byl vydán ještě před zákonným zavedením územního rozvojového plánu. Týká se proto vztahu územního plánu a zásad územního rozvoje. S účinností od 1. 1. 2021 je však nutné popsanou hierarchickou vazbu mezi nástroji územního plánování v souladu s obecnými cíli územního plánování dle ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona analogicky aplikovat i ve vztahu zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu. Stavební zákon pořizovateli ani neumožňuje, aby do zásad územního rozvoje vymezil koridory celorepublikového významu, které jsou vymezeny v Politice územního rozvoje, aniž by před tím byly vymezeny v ÚRP. Je to zřejmé z jeho ustanovení § 36 odst. 1. Toto co do vymezování záležitostí týkajících se území celého státu významu umožňuje v zásadách územního rozvoje vymezit pouze ty, které nejsou vymezeny v Politice územního rozvoje. Takové vymezení navíc podléhá stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj. VRT je však záměrem celorepublikového významu vymezeným již na úrovni Politiky územního rozvoje a jako takový musí být vymezen nejprve v ÚRP. Vymezením VRT v 10. AZÚR SK po dni 1. 1. 2021 pořizovatel jedná ultra vires, když překročuje své zákonné pravomoci v oblasti územního plánování.

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

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

Podatelé touto námitkou namítají nezákonnost 10. AZÚR SK, která zákonnou hierarchii územně plánovací dokumentace nerespektuje.

Námítka č. 2 – Rozpor s Politikou územního rozvoje

Podatelé namítají, že 10. AZÚR SK vymezuje koridor VRT v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR.

Odůvodnění námítky

Politika územního rozvoje vzhledem k vymezení úseků VRT jako úkoly pro územní plánování mj. uvádí: „Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.“.

Řešení pro přípravu podkladů a vymezení koridoru VRT zvolené v Politice územního rozvoje považují podatelé za nesprávné a nezákonné. Z výše popsané hierarchie územně plánovací dokumentace i její úpravy ve stavebním zákoně vyplývá, že pro vymezení celorepublikové trati VRT má být závazná Politika územního rozvoje a ÚRP, nikoli volba Ministerstva dopravy, na kterou Politika územního rozvoje odkazuje. Samotný odkaz Politiky územního rozvoje na volbu Ministerstva dopravy dle podatelů představuje obcházení stavebního zákona. 9 Za účelem objasnění popsaných nejasností ve vymezení koridoru VRT podalo právní zastoupení podatelů dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, žádosti o informace, a to k pořizovateli a Ministerstvu dopravy.

V rozhodnutí č. j. 023732/2022/KUSK ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) pořizovatel v reakci na podanou žádost o informace mj. uvedl: „Dle bodů (83a), (83b), (83d), (83g) a (83h) Politiky územního rozvoje ČR ve znění platném od 1. září 2021 (dále jen „PÚR ČR“) měl Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“), Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (dále jen „MMR“) a dalšími orgány připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy (dále „VRT“) v oblastech uvedených v předmětných bodech Politiky územního rozvoje a variantu koridoru vybranou Ministerstvem dopravy vymezit v územním plánování. Žádáno je o:

- a) zaslání podkladů, které Středočeský kraj ve spolupráci s MD, MMR a dalšími orgány pro vymezení koridoru VRT připravil;
- b) o informaci, zda byla vybrána konkrétní varianta, grafické znázornění této varianty a o informaci, zda a popř. jakým způsobem Středočeský kraj tuto variantu vymezil v územním plánování;

Tomuto bodu žádosti nelze vyhovět. Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje. Soulad s PÚR ČR je řešen v rámci ZÚR SK, jejich aktualizací, které jsou v různých stupních rozpracovanosti anebo nebyly ještě předány relevantní podklady ze strany MD pro jejich zpřesnění, což PÚR ČR požaduje (...).

Z citovaného rozhodnutí vyplývá, že pořizovatel nedisponoval potřebnými podklady pro přípravu 10. AZÚR SK. Pouhé schválení studie proveditelnosti je v tomto směru nedostatečné, a nelze je považovat

za splnění úkolu dle PÚR ČR, neboť pořizovatel nepostupoval dle volby trasy Ministerstvem dopravy a nepřipravil v součinnosti s ním podklady pro vymezení koridoru. Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti 12/2020, nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku (k tomu viz dále).

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

1) Zda a v jakých úsecích Ministerstvo dopravy již vybralo varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.

2) Jaké konkrétní podklady Ministerstvo dopravy použilo či používá pro výběr varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021.

3) Podle jakých zákonných procesních ustanovení Ministerstvo dopravy vybírá varianty tras vysokorychlostní železniční dopravy VRT ve smyslu bodů (83a) až (83h) Politiky územního rozvoje ČR, body (83a) až (83h), ve znění platném od 1. 9. 2021, a jakou zákonnou procesní formu bude mít výsledek tohoto výběru (např. zda se bude jednat o územně plánovací 10 podklad ve smyslu ust. § 25 stavebního zákona nebo o správní rozhodnutí či opatření obecné povahy).

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

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

Z výše uvedeného je zřejmé, že Ministerstvo dopravy žádné varianty tras VRT ve smyslu požadavku Politiky územního rozvoje nevybíralo ani takový výběr nepřipravovalo, nemělo pro takový výběr podklady ani informace, přičemž řešení trasování VRT ponechávalo na ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, popř. ponechávalo vymežování koridorů na aktualizacích ZÚR v gesci krajů, což je ovšem postup v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje ČR.

V návaznosti na námitku č. 1 podatelé namítají, že po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nelze již požadavek Politiky územního rozvoje vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pouze pro vymezení v ÚRP, což vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování. Pro rozpor s Politikou územního rozvoje je návrh 10. AZÚR SK nezákonný.

Námitka č. 3 – Koridor VRT v návrhu 10. AZÚR SK byl vybrán nezákonně

Podatelé namítají, že trasa koridoru VRT v návrhu 10. AZÚR SK byla vybrána nezákonně.

Odůvodnění

V podkladech návrhu 10. AZÚR SK je odkazováno na studii proveditelnosti 12/2020 (dále též „studie proveditelnosti SŽ“), která však nepředstavuje zákonný podklad pro výběr trasy VRT, a to především z následujících důvodů:

- 1) Výběr varianty trasy VRT nebyl řádně koordinován na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných příslušných ministerstev a úřadů. Trasa VRT v návrhu 10. AZÚR SK představuje nezákonný pokus o obcházení řádných rozhodovacích procesů a o umělé vytvoření limitu pro další rozhodování, aby mohlo být v dalších procesech poukazováno na vymezení v ZÚR SK, a omezily se tak možnosti řešení v souvisejících procesech (např. při pořizování ÚRP nebo při hodnocení SEA záměru VRT jako celku).
- 2) Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP, nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástrojů územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.
- 3) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nepředstavuje zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona ani zákonné požadavky pro územní studii dle § 30 stavebního zákona.
- 4) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat zákonné postupy, které měly správně proběhnout v procesu pořizování 10. AZÚR SK, což se nestalo.
- 5) Výše uvedená studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat dostatečně podrobné a přezkoumatelné odůvodnění 10. AZÚR SK.
- 6) Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

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

8) Samotný výběr trasy VRT se odehrál kabinetním postupem, tj. neveřejně, nepřezkoumatelně, a byl před veřejností aktivně utajován. Na webu správy železnic sice byly zveřejňovány informace o zpracovávání studie proveditelnosti, nicméně samotný výběr konečné varianty trasy VRT zveřejňován nebyl. Zpracovatel KÚSK v přípisu ze dne 17. 2. 2022 (viz příloha č. 01) na dotazy k výběru trasy VRT uvádí, že (cit.): „Středočeský kraj nedisponuje v této věci záznamy, které by na základě zákona č. 106/1999 Sb. mohl poskytnout. Nad to uvádíme, že příprava podkladů je úkolem MD, nikoliv Středočeského kraje“.

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

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

Námítka č. 4 – Studie proveditelnosti SŽ není zákonný podklad 10 AZÚR SK

Odůvodnění

1) Studie proveditelnosti SŽ byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (srov. přípisy příslušných institucí v přílohách č. 01 až 05).

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

3) Studie proveditelnosti SŽ není zákonný územně plánovací podklad dle § 25 stavebního zákona, neboť nesplňuje zákonné požadavky pro územně analytický podklad dle § 26 až § 29 stavebního zákona. Požadavky zde splněny nebyly přinejmenším již proto, že Správa železnic ani Ministerstvo dopravy

nejsou úřady územního plánování ve smyslu ust. § 27 stavebního zákona, a studie nebyla ani projednána dle § 29 stavebního zákona, a není ani doložena příslušná participace Ministerstva životního prostředí.

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

5) Do zpracování studie proveditelnosti SŽ nebylo zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady, jak vyplývá z jeho přípisů ze dne 21. 10. 2021 (viz příloha č. 04) a ze dne 23. 2. 2022 (viz příloha č. 05), a to i přestože Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán územního plánování zpracovává celorepublikový ÚRP s vymezením tras VRT. Ve výše uvedených přípisech je v dané věci opakovaně uváděno, že (cit.) „MMR nebylo ze strany MD dosud oficiálně požádáno, aby v dané věci zahájilo jakékoliv kroky.“

6) Studie proveditelnosti SŽ nehodnotí dopady VRT na úrovni území jednotlivých dotčených obcí, tj. v míře podrobnosti potřebné pro ZÚR, což je v rozporu se zákonnou úpravou ZÚR a v rozporu s ust. § 18 a § 19 stavebního zákona.

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

K věcným vadám Studie proveditelnosti SŽ viz též průběžně dále, zejm. námitka č. 14.

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

Podatelé namítají, že Studie proveditelnosti 12/2020, na kterou odkazuje návrh odůvodnění 10. AZÚR SK (též „studie proveditelnosti SŽ“), je používána takovým způsobem, že fakticky vyprázdnila řádný zákonný územně plánovací proces pořizování 10. AZÚR SK a nahradila ho studií proveditelnosti SŽ pořizované mimo jakékoli zákonné procedury.

Odůvodnění

Způsob, jakým návrh 9 AZÚR SK pracuje se studií proveditelnosti SŽ zašel tak daleko, že prakticky vyprázdnil podstatu zákonného územně plánovacího procesu pořizování aktualizace ZÚR, zejména pokud jde o základní zákonem předvídané hodnotící procesy a správní úvahy orgánů územního plánování a dotčených subjektů. Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 9 AZÚR SK v

meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ, která byla pořizována mimo jakékoli zákonné procedury (viz výše). V daném případě tak pořizování studie proveditelnosti SŽ, pořizovaná mimo zákonné procedury, fakticky nahradila a převzala řádný zákonný proces pořizování 9 AZÚR SK v gesci příslušných orgánů územního plánování, a to včetně posuzování dopadů plánovaného záměru, což je nezákonný postup. Nadto, samotný proces pořizování studie proveditelnosti SŽ není v návrhu vůbec popsán, resp. je popsán chybně, neboť odkazuje na studii ve stavu, kdy ještě nebyla vybrána, a tudíž ani prověřena, varianta trasy VRT (viz výše).

Námítka č. 6 – Studie proveditelnosti SŽ nemůže nahrazovat řádné odůvodnění 10. AZÚR SK

Odůvodnění

Prakticky všechny podstatné pasáže odůvodnění návrhu 10. AZÚR SK v meritu věci odkazují na studii proveditelnosti SŽ. Odůvodnění ZÚR si může vypomoci odkazem na podkladový dokument, avšak nikoli v tak masivní míře a ve všech podstatných bodech, jako je to v odůvodnění návrhu 10. AZÚR SK. Navíc v situaci, kdy jde o dokument vzniklý mimo zákonné procedury a není územně plánovacím podkladem (viz výše). Odkazy v odůvodnění navíc směřují na studii ve stavu z roku 2020, tj. neaktuální stav. Takový postup je neakceptovatelný, nepřezkoumatelný, znemožňuje veřejnosti a obcím efektivní věcné vyjádření k e skutečným důvodům regulace, a ve výsledku je nezákonný.

Námítka č. 7 – Obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA

Odůvodnění

Z výše uvedených námitek je zřejmé, že záměr VRT nepředstavuje pouhý krajský prvek, ale jedná se o páteří součást celorepublikového záměru VRT. Z právní úpravy posuzování vlivů záměrů vyplývá, že takový záměr posuzování vlivů takového záměru nelze fragmentovat na území jednotlivých krajů, ale je třeba jej posuzovat celostně jako celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praxi typu salami-slicing.

Celostní posouzení souvisí s výše namítaným porušením hierarchie územního plánování, kdy byl z procesu vymezování VRT vynechán celorepublikový ÚRP, což je právě platforma, kde mělo správně dojít k celostnímu posouzení trasování VRT, což se nestalo, neboť ÚRP byl návrhem 10. AZÚR SK zcela přeskočen (viz výše). Tuto roli celostního posouzení přitom nemůže plnit Politika územního rozvoje, neboť v ní jsou koridory VRT vymezeny pouze schematicky rovnou osou, tj. skutečná trasa zde není určena, a tudíž nemůže být ani posouzena. SEA pro Politiku územního rozvoje tedy představuje spíše kritéria pro výběr trasy a nikoli celostní posouzení trasy VRT (k tomu viz dále).

Vymezení koridoru VRT přímo do ZÚR pouze na základě Politiky územního rozvoje, bez mezistupně v podobě vymezení v ÚRP, představuje obcházení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

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

Koridory VRT představují ucelený podsystem Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. Via Vindobonna. Vlivy VRT nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 10. AZÚR SK.

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

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

Výše uvedené představuje rovněž rozpor se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“.

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

Odůvodnění

K Aktualizaci č. 4 PÚR bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále „MŽP“) ze dne 18. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/3145 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko SEA), které identifikovalo negativní kumulativní a synergické vlivy liniových staveb včetně železnic, a sice zábory ZPF, střety s migračními koridory, souběhy záměrů. Na úrovni Politiky územního rozvoje hodnocení SEA identifikovalo řadu významných negativních vlivů VRT, kterou jsou však v rámci hodnocení v návrhu 10 AZÚR SK opomíjeny. Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že trasa koridoru VRT nebyla doposud posuzována jako celek v procesu SEA, a pokud by došlo k přímému vymezení koridoru VRT do ZÚR SK bez předchozího prověření a vymezení v ÚRP, pak koridor VRT jako celek již nikdy posouzen nebude, což je neakceptovatelné a v přímém rozporu se zákonnou úpravou celorepublikového územního plánování a posuzování vlivů.

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

Odůvodnění

Jak podatelé popisují výše, VRT je celorepublikovým záměrem. 10. AZÚR SK vymezuje pouze jeho část procházející Středočeským krajem. Jak podatelé rozvádí výše, VRT vzhledem ke své povaze má být jako celek vymezena v územním rozvojovém plánu. Jedině tak bude možné posoudit negativní synergické a kumulativní vlivy, které celou trať budou provázet.

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

- zábory ZPF – jsou především soustředěné do rozvojových oblastí a os a způsobené realizací rozvojových záměrů, zejména dopravní infrastruktury. V rámci návrhu A4PÚR ČR se toto týká především nově navržených dopravních záměrů u železniční a silniční dopravy a u plochy letiště L3 (...)

- střety s migračními koridory u liniových záměrů – realizace dopravních liniových záměrů jako celku má mírný negativní kumulativní vliv, který může snížit migrační prostupnost krajiny pro živočichy v

rámci ČR. Toto se týká se také dopravních záměrů nově uváděných v rámci aktualizace, tedy koridorů pro železnice a silnice (...)

– u koridorů dopravních staveb v některých případech dochází nebo může docházet k souběhu více dopravních a dalších záměrů najednou v řešeném území, např. u koridorů železniční a silniční dopravy, v případě letiště L3 a okolních rozvojových ploch apod., což vede ke kumulaci negativních vlivů, jako jsou zábory půdního fondu nebo omezení migrační prostupnosti krajiny“. Negativní vlivy vymezení VRT jako celku lze posoudit pouze při pořizování územního rozvojového plánu. Pořizovatel naopak postupuje tzv. salámovou metodou (salami-slicing).

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

Po zavedení územního rozvojového plánu je nutné zamýšlené celorepublikové záměry včetně jejich kumulativních a synergických vlivů posuzovat celostně právě v územním rozvojovém plánu. Vymezení

dílčích částí VRT v rámci aktualizací zásad územního rozvoje, jak jej provádí pořizovatel v 10. AZÚR SK, naopak nutné celostní posouzení záměru VRT na koncepční úrovni znemožňuje.

Námítka č. 10 – VRT bude mít nepřiměřené negativní vlivy na území podatelů

Odůvodnění

Vzhledem k propojenosti plánovaného systému VRT se obecné vlivy realizace a provozu trasy VRT Praha-Berlín projeví i na páteřní trase VRT Praha-Brno, tj. na území podatelů, neboť jde o páteřní dopravní spojení Berlín-Vídeň. K jednotlivým konkrétním nepřiměřeným negativním dopadům VRT na území podatelů (jako je hluk, fragmentace území, vodní zdroje, bezpečnost, krajinný ráz, vlastnická práva, blokáce rozvoje atd.) odkazují podatelé na podrobný rozbor dopadů VRT ve svých individuálních námitkách k 9. AZÚR SK ze dne 18. 5. 2022 a v jejich doplnění ze dne 3. 10. 2022.

Námítka č. 11 – VRT nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro podatele ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy

Odůvodnění

Odůvodnění VRT vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako jsou území podatelů, jsou zcela přehlíženy. Potenciální zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy se týká především velkých sídel jako je Praha či Brno, nikoli menších sídel v kraji. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro velká města jako je Brno a Praha, resp. Berlín a Vídeň, zatímco pro zbytek území mezi těmito aglomeracemi převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako jsou území podatelů. Jediným oficiálním hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost, avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě aktualizací AZÚR SK vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatelů. Podatelé jsou přitom přesvědčeni, že v jeho případě půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jeho území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT místní dopravní obslužnost obce nijak nezlepší, ale naopak zhorší. Těmito koncepčními dopady VRT na území podatelů se podklady aktualizací AZÚR SK nezabývají.

Studie proveditelnosti SŽ se nezabývala záměrem VRT na úrovni dopadů na území jednotlivých obcí (včetně podatelů), jak by vyžadovalo měřítko a podrobnost ZÚR. Dopady na území obcí (včetně podatelů) nejsou vyhodnoceny, a případné hájení místních hodnot území je zcela neadekvátně ponecháno pouze na procesní aktivitě dotčených obcí (včetně hrazení příslušných nákladů), jako by se jednalo o kontradiktorní řízení mezi obecní a krajskou samosprávou, a nikoli o řízení o opatření obecné povahy vedené z moci dle principů ust. § 18 a § 19 stavebního zákona. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 12 – Nejsou řešeny kompenzace a ochrana území podatelů

Odůvodnění

Podle § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je úkolem ZÚR vytvářet podmínky pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Při vymezování VRT by mělo být zvaženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla, např. podle principu „znečišťovatel platí“, tedy kompenzace negativně ovlivněných regionů těmi subjekty a územně samosprávnými celky, kterým provoz VRT bude přinášet profit, což jsou především velká sídla (Praha, Brno). Těmito koncepčními otázkami se odůvodnění 10. AZÚR SK vůbec nezabývá. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Ačkoli posouzení SEA k PÚR ČR identifikovalo řádu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel, návrh 10. AZÚR SK nestanoví potřebné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkráceny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Námítka č. 13 – Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné

Odůvodnění

Studie proveditelnosti SŽ z roku 2020, na kterou se odvolává návrh 10. AZÚR SK, je zastaralá, a vychází z ekonomických předpokladů z doby před globální epidemií COVID-19, před válkou, a před energetickou a uprchlickou krizí, tj. vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků, přičemž predikce nepředpokládají návrat do původního stavu. Ani ze samotné územní studie SŽ v intencích reálných podmínek v době jejího zpracování nevyplývá přezkoumatelně a přesvědčivě reálný přínos a proveditelnost VRT. Z výše uvedených hledisek představuje vymezení koridoru VRT v 10. AZÚR SK rozpor s veřejným zájemem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky. Takový postup je v rozporu se zákonem a v rozporu s požadavkem na proporcionalitu územně plánovací právní regulace.

Námítka č. 14 – Nebyl proveden test proporcionality zásahu do práv podatelů, a do práv občanů a vlastníků nemovitostí na jejich území

Odůvodnění

Vzhledem k propojenosti plánovaného systému VRT se obecné vlivy realizace a provozu trasy VRT Praha-Berlín projeví i na páteřní trase VRT Praha-Brno, tj. na území podatelů, neboť jde o páteřní dopravní spojení Berlín-Vídeň.

Zásahy do práva na samosprávu a do vlastnických práv při územním plánování musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu. Tyto požadavky vyplývají ze základních ústavních principů omezení veřejné moci v demokratickém právním státu a jsou stabilně aplikovány ustálenou judikaturou ve vztahu k územnímu plánování, včetně ZÚR, kde slouží jako základní korektiv a obrana proti nepřiměřeným zásahům a proti libovůli veřejné moci vůči adresátům územního plánování. Souhrnně bývají tyto požadavky označovány jako proporcionalita právní regulace, jejíž dodržení se v praxi přezkoumává v tzv. testu proporcionality.

Při posuzování zásahů do práv a chráněných zájmů adresátů prostřednictvím opatření obecné povahy ZÚR je třeba posuzovat účel takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je právě zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu (tj. v případě ZÚR zejm. právo na samosprávu obcí, vlastnické právo, právo na příznivé životní prostředí, právo na ochranu zdraví a rodinného života) nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní práva nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Výše uvedené požadavky v případě návrhu 10. AZÚR SK opět splněny nejsou. V současné podobě návrh koridorů VRT předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů obrovského množství subjektů (samosprávných obcí, fyzických a právnických osob), aniž je adekvátním přezkoumatelným testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný, realizovatelný a proporcionalní.

Návrh 10. ZÚR SK opět postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1, ve spojení s čl. 8 a čl. 99 Ústavy, a ve spojení s judikaturou Ústavního soudu (ÚS) a Nejvyššího správního soudu (NSS) odhadl a zvážil (1) přínosy systému VRT a navržených koridorů VRT a (2) náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a přímé i nepřímé dopady na dotčené obce a obyvatelstvo, zejména zásahy do práva na samosprávu (rozhodovat o rozvoji území obce), do vlastnických práv k pozemkům a stavbám, do práva na příznivé životní prostředí, do práva na ochranu života a zdraví, a do práva na ochranu rodinného života, ke kterým dojde v důsledku realizace a provozu záměru VRT.

Pořizovatel přezkoumatelně nevyhodnotil, zda celkové přínosy pro navržené koridory VRT převažují nad celkovými náklady a újmami na území zasažených obcí, přičemž podatelé jsou přesvědčeni, že přínosy VRT na těmito újmami ani zdaleka nepřevažují.

Provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ani ve studii proveditelnosti SŽ, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. Platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění pouze odkáže.

Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace, která vymezuje plochy a koridory mimo jiné pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění, což je i případ navrhovaných koridorů VRT. Z hlediska tohoto principu je ohledně natolik významného a invazivního záměru VRT stěžejní myslitelné, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly důsledně a přezkoumatelně zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury ÚS a NSS.

Pokud se pořizovatel domnívá, že provede test proporcionality až v návaznosti na vypořádání námitek dotčených obcí a připomínek veřejnosti, tak jde o závažnou procesní vadu pořizování 10. AZÚR SK, neboť test proporcionality měl pořizovatel provést již v návrhu pro veřejné projednání z úřední povinnosti jako otázku ochrany veřejného zájmu, aby se k testu proporcionality mohly dotčené subjekty (včetně podatelů) vyjádřit ve svých připomínkách a námitkách. Za stavu, kdy návrh 10. AZÚR SK testy proporcionality neobsahuje, jsou dotčené subjekty nuceny suplovat procesní činnost pořizovatele a samy na své náklady se svými nesrovnatelně omezenějšími personálními a materiálními kapacitami, nadto v relativně krátké procesní lhůtě, vyhodnocovat kolize se zasaženými právy. K tomu lze odkázat např. na Rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112; Usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49; Nález ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02:

V případě VRT je mimořádně důležitým prvkem testu proporcionality hledisko hospodárnosti, a sice hlediska potřebnosti a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 3/02. Je tomu tak proto, že se jedná o velmi specifickou a mimořádně úzce zaměřenou koncepci, jejímž předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury

(VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.

Přitom podle odhadů ve studii proveditelnosti SŽ mají jen náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení činit cca 840 miliard Kč. Tyto částky budou nadto v současnosti násobně vyšší, neboť jde o neaktuální odhady z doby před pandemickou, energetickou a geopolitickou krizí. Např. nyní v roce 2022 se cena oceli zvýšila několikanásobně oproti roku 2020. Jde o astronomické částky, které ve veřejných investičních projektech České republiky nemají obdoby a pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení náš stát nemá myslitelně zdroje ve státním rozpočtu, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jde o záměr mimořádně finančně náročný, který ovšem nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto, vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby VRT předpokládají rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale vůbec v ČR. Půjde o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989. Neřešením otázky ochrany území a kompenzací jsou rovněž podstatně zkresleny odhady celkových nákladů na realizaci VRT, neboť v odhadech nákladů a údajných přínosů VRT nejsou zohledněny náklady na ochranná a kompenzační opatření.

Návrh je v tomto ohledu v rozporu nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území“ (viz též námitka výše). Z důvodů specifčnosti záměru VRT jsou tyto otázky nezbytným hlediskem pro aplikaci testu proporcionality.

Rozbor hlediska hospodárnosti ve studii proveditelnosti SŽ není procesně řádný ani věcně správný. Náklady na výstavbu záměru byly odhadnuty ještě před inflačním růstem cen stavebních materiálů a prací a před energetickou krizí v důsledku války na Ukrajině v roce 2022, v důsledku čehož již odhady neodpovídají nové realitě.

Podklady VRT nezohledňují ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst. Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno.

Pro hodnocení dopravního a společenského kritéria v podkladové studii proveditelnosti SŽ chybí bližší rozbor přepravních proudů v celém území ČR, posouzení jednotlivých míst zdrojů a cílů cestujících, a

rozbor situace rychlých spojení v navazujících územích střední Evropy včetně přepravních proudů s dopadem na přeshraniční a vnitrostátní dopravu.

V návaznosti na hodnocení dopravního a společenského kritéria neobsahuje podkladová studie proveditelnosti SŽ rozklad vnitrostátní a mezistátní dopravy, rozbor konkrétní poptávky po přepravních ramenech a jejich délkách, rozbor jednotlivých zdrojů a cílů cest, ani rozbor poptávky v jednotlivých stanicích VRT. Předpoklad rozsahu přechodu cestujících z IAD na VRT je zřejmě zidealizovaný a uměle nadsazený, neboť ve skutečnosti lze předpokládat, že podstatná část cestujících v reálné praxi u IAD vždy zůstane. Ve studii proveditelnosti chybí analýza poptávky cestujících podle účelu cesty (služební, osobní/dovolená, osobní/jiné účely), z níž pak může vyplynout rozdílná citlivost na dobu přepravy a následně výběru druhu dálkové dopravy. Měl by zde být posouzen vhodný dodavatelský a obchodní model.

Provozní koncept rychlostního profilu, který je použit v podkladové studii proveditelnosti SŽ, se z hlediska plošné obsluhy území blíží k modelu páteřní segregované dopravy, což je model, který je vhodný spíše pro delší přepravní vzdálenosti. Pro volbu provozního konceptu bude dále důležitá použitelnost trakčního vozidlového parku pro jednotlivá rychlostní pásma jízdní dráhy, tzn. že např. jednotky pro regionální dopravu musí umožnit minimální využitelnou rychlost. Studie proveditelnosti neumožňuje jednoznačně analyzovat pravděpodobný rozdíl mezi oběma rychlostními variantami, neboť návrh projektu je v obou případech totožný.

Pro vyhodnocení reálné využitelnosti VRT chybí rovněž stanovení minimální dovolené rychlosti pro danou jízdní dráhu. Především v kopcovitém terénu může dojít k rozdílné náročnosti vedení tras při takto rozdílných parametrech. Z toho mohou vyplynout i rozdílné investiční náklady.

Náklady na údržbu budou pro tunely a mosty 2,5 až 3krát vyšší než na zbytku trati. Mělo by být provedeno podrobnější posouzení zohledňující skutečné rozložení a délku nejvýznamnějších děl, jako jsou mosty a tunely.

Studie proveditelnosti však neuvádí zdroj volby jednotlivých linek a složení souprav. Studie proveditelnosti se současně nezmiňuje o předpokladech objednávek dopravy ve veřejném zájmu či výlučném provozu na komerční bázi. Uváděná průměrná obsazenost jednotlivých vlaků na veškerých uvažovaných linkách je poměrně nízká. Chybí průkaz efektivnosti celodenního provozování linek.

Podkladová studie proveditelnosti SŽ dostatečně neuvažuje s riziky jako je chování dopravců ve věci úspory provozních nákladů, pořizovací náklady na použitelná vozidla, energetická náročnost při rapidním zvýšení cen elektrické energie, cena jízdného a související tarifní otázky, nenaplnění předpokladu, že budou dokončeny navazující investiční akce.

Za současné situace, při tak razantní změně okolností, nemůže již podkladová studie proveditelnosti SŽ sloužit jako relevantní podklad aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Bez podrobnějšího rozboru dopadů VRT na dotčené území nelze ověřit, zda omezení v podobě koridorů VRT splňuje podmínky „subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv“ k

nemovitostech ve smyslu judikatury, resp. zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. v nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Vyhodnocení připomínek

V první řadě je nutné konstatovat, že podatel doložil plnou moc od zastupovaných obcí k podání námitek, která se ovšem vztahuje k 9. aktualizaci zásad územního rozvoje řešící VRT Praha – Brno v úseku Poříčany – hranice Středočeského kraje nikoli však k 10. aktualizaci zásad územního rozvoje. K oprávnění podat námítky i k této aktualizaci si sám vytvořil umělou konstrukci založené na tvrzení, že se jedná o jeden a týž dokument a jeden záměr – síť nových vysokorychlostních tratí. Pokud se podatel snaží předeštit přiloženým schématem z Politiky územního rozvoje, že se jedná v případě VRT o jeden celek, pak musel záměrně přehlédnout označení ŽD 1 až ŽD 8, které označují ve shodě s textovou částí PÚR jednotlivé koridory VRT. Ostatně k návrhu vydalo kladné stanovisko MMR. Podatel se mýlí, pokud tvrdí, že se jedná o tentýž dokument. Jedná se o dvě různé aktualizace, nikoli však pořizované na základě zprávy o uplatňování, tedy celkové aktualizace, ale o aktualizace na základě návrhu oprávněného investora, řešící samostatně dva koridory vysokorychlostní tratě. Předmětem 10. AZÚR je pouhá úprava již vymezeného koridoru VRT Praha – Drážďany, úsek Praha – hranice kraje v jeho jižní a severní části. Pro zajímavost je nutné uvést, že ani jedna ze zastupovaných obcí nevznesla ve vztahu při projednávání prvních ZÚR k vymezenému koridoru žádnou námitku a ani z tohoto pohledu neuplatnila žádnou připomínku ke zprávě o uplatňování ZÚR. Není zcela jasné, jaké obecné vlivy na území těchto území by se měly 10. AZÚR projevit. Jedná se o bezobsažné a ničím nepodložené tvrzení. VRT Praha – Drážďany je zcela mimo území těchto obcí ani nepatří k obcím s dotčeným územím souvisejícím, nelze je tedy považovat za dotčené obce ve smyslu § 39, odst. 1 stavebního zákona, které mohou podávat námítky. **Podání bylo tedy vyhodnoceno jako připomínky.**

Podatel se opět mýlí, pokud uvádí, že byla porušena hierarchie územně plánovací dokumentace a koridory VRT by měly být nejprve vymezeny v územním rozvojovém plánu. Opomněl totiž na Přechodná ustanovení zavedena zákonem č. 403/2020 Sb. Čl. XXV: *Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „ministerstvo“) prověří záměry dopravní a technické infrastruktury vymezené v zásadách územního rozvoje, které jsou zároveň obsaženy v politice územního rozvoje a současně se jedná o veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření, které dosud nebyly provedeny a u kterých již uplynula lhůta pro přezkum podle správního řádu a soudního řádu správního. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům ministerstvo převezme ze zásad územního rozvoje bez věcné změny do prvního územního rozvojového plánu, přitom jiný způsob grafického vyjádření se nepovažuje za věcnou změnu.* Jinými slovy první územní rozvojový plán pouze přebírá bezkonfliktní záměry. Do doby vydání druhého rozvojového plánu tedy neustále platí pro kraje povinnost uvést zásady územního rozvoje do souladu s Politikou územního rozvoje ČR, a to i v případě návrhu oprávněného investora. Vyplývá to ostatně i z úplného znění Politiky územního rozvoje platného od 1. 9. 2021, která ukládá vymežit koridor

Hlavnímu městu Praha, Středočeskému kraji a Ústeckému kraji, tedy logicky v zásadách územního rozvoje. Jistě nebylo úmyslem zákonodárce, aby celý proces vymezení koridorů VRT či jiných republikových záměrů takto významně prodloužil a potvrdil tak jen onu příslovečnou zdlouhavost povolování záměrů v ČR. K podatelem tvrdě prosazované hierarchii územně plánovací dokumentace, je nutné poukázat na ustanovení § 35a stavebního zákona: *Územní rozvojový plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.* V citovaném ustanovení kupodivu chybí odkaz na zásady územního rozvoje, jak by se dalo při doslovné hierarchii předpokládat.

Návrh 10. AZÚR vycházel ze studie proveditelnosti schválené centrální komisí Ministerstva dopravy. Ve studii proveditelnosti je uvedeno: *V průběhu cca 10 let se jednalo o 6 komplexních vyhledávacích studií, které zahrnovaly zejména technické a provozní řešení, environmentální a územní střety, geologické aspekty a další doprovodné studie.* •Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní napojení Praha –Most –Karlovy Vary –Cheb, Kalčík/T-plan, 6/2010•Územně technická studie VRT Praha –Litoměřice, IKP, 11/2013•Vyhodnocení vlivu tras rychlých spojení zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj, SUDOP, 5/2015•Nová trať Litoměřice –Ústí nad Labem –st. hranice SRN, SUDOP, 6/2015•Inženýrsko-environmentální analýza nového žel. spojení Lovosice -Drážďany na území ČR, SUDOP, 10/2015•Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha -Drážďany, CEDOP/EGIS, 01/2019V průběhu zpracování a posuzování různých variant koridorů docházelo ke zpřesňování jejich polohy tak, aby realizace trati byla proveditelná v souladu s technickými normami a legislativou a byla přijatelná pro veřejnost a orgány státní správ. Je tedy zcela zřejmé, že byly posuzovány různé varianty a výsledné řešení bylo schválené již zmíněnou centrální komisí Ministerstva dopravy. Tvrzení o utajování studie je zcela absurdní, studie proveditelnosti je zveřejněna na internetu. Studie proveditelnosti rovněž nenahradila odůvodnění 10. AZÚR, návrh aktualizace z této studie toliko vycházel. Po obsahové i procesní stránce návrh 10. AZÚR splňuje veškeré zákonné náležitosti pro územně plánovací dokumentaci, a to jak z hlediska výroku, tak odůvodnění. Obce se mohou aktivně účastnit procesu pořizování ZÚR i jejich aktualizací a nejsou v žádném případě popřena jejich práva. Studie z 12/2020 je podkladem pro ZÚR a její zpracování není vázáno žádným právním předpisem, jedná se o odborný podklad; který nelze považovat za neaktuální.

Podatel pouze předeštlá obsáhlé námitky týkající se vesměs zákonnosti procesu, aniž by jakkoli prokázal zásah do práv zastupovaných obcí. Navrhovaný koridor je zcela mimo jejich území. Zcela také pomíjí fakt, že podstatná část koridoru je již vymezena ve stávajících ZÚR a jedná se pouze o jeho úpravu. Ostatně je to zřejmé i ze stanoviska MŽP, které ani vzhledem k rozsahu nepožadovalo posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a nebylo proto třeba zpracovávat ani vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) či stanovovat kompenzačních opatření. Na základě toho lze považovat za nedůvodná tvrzení o nepřiměřených negativních vlivech na území obcí zastoupených podatelem, kterých se navíc

10. AZÚR vůbec netýká. Co se týče tvrzené neproveditelnosti záměru, je tento argument nedůvodný jednak vzhledem k závěrům studie proveditelnosti a rovněž s ohledem na fakt, že 10. AZÚR vymezuje VRT jako koridor, ohledně kterého je závěr o neproveditelnosti zcela mimoběžný. Co se týče tvrzené neproporcionality, z hlediska obcí zastoupených podatelem nemůže 10. AZÚR představovat neproporcionální zásah, jelikož se těchto obcí vůbec nedotýká. Na obecná tvrzení o rozporu s principem proporcionality je možné pouze uvést, že z odůvodnění 10. AZÚR dostatečně vyplývá význam záměru stanoveného již v PÚR. Co se týče tvrzené nehospodárnosti VRT, pořizovatel nemá povinnost (resp. s ohledem na obecnost zásad územního rozvoje ani nemůže) posuzovat ekonomické náklady.

Závěr

Připomínky obcí Černíny, Červené Janovice, Kořenice, Kounice, Nepoměřice, Opatovice I, Paběnice Úmonín, Vidice, Zbýšov a Košice, zastoupené Doucha Šíkola advokáti s.r.o. se **odmítají**.

Připomínky obcí k 10. Aktualizaci zásad územního rozvoje Středočeského kraje			
Č.připomínky	Podatel	Připomínka	Vyhodnocení
1	Dřínov, Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na komplexní řešení dopravního zatížení území. Požadavek na úpravu a návrh řešení: Podatel požaduje vymezení pro 10. aktualizaci ZÚR SČK plochu podél vymezeného koridoru D201, ve které bude uloženo provedení změn využití územní studii ve smyslu § 30 stavebního zákona s jejím následným vložением do evidence územní plánovací činnosti.</p> <p>Podmínky pro pořízení předmětné územní studie budou stanoveny následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyhodnocení kapacity stávající dopravní infrastruktury v řešeném území - vyhodnocení navýšení kapacity dopravní infrastruktury po realizaci jednotlivých dopravních záměrů obsažených v ZÚR SČK a v územní plánovacích dokumentacích obcí - optimalizace dopravních vztahů v řešeném území – řešení návaznosti různých dopravních módů (silniční, železniční, tramvajová), řešení navazujících ploch pro parkování automobilů (P+R) - stanovení podmínek pro realizaci dopravních staveb vzhledem k blízkosti obytných území, stanovení případných technických opatření zmírňujících negativní vlivy dopravy na obytná území (hluk, emise) a negativní vlivy na fragmentaci krajiny 	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>Požadavek na komplexní řešení dopravního zatížení území kolem zaústění do území Hlavního města Prahy je poněkud nesrozumitelný. Podatel požaduje vymezení jakousi plochu podél vymezeného koridoru D201, ve které bude uloženo provedení změn využití územní studii. Nejprve je nutno uvést, že koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vznesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Na okraj je nutné poznamenat, že předmětem územní studie nemůže být v žádném případě řešení staveb a natož detailní řešení! Podrobnější řešení bude předmětem dalších stupňů územní plánovací a projektové dokumentace.</p>
2	Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Podatelé požadují pro změnu koridoru od katastru obce Hovorčovice po katastr města Odolena Voda vymezeného v 10. aktualizaci ZÚR SČK zpracovat SEA.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>K návrhu SŽ bylo doloženo stanovisko Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2021/710/4993 ze dne 15.10.2021 z jehož závěru vyplývá, že záměr není nutné posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí</p>
3	Dřínov, Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na zajištění zmírnutí negativních vlivů železničního záměru na obytné části přilehlých sídel. Podatelé požadují důsledně promítnout podmínky pro zmírnutí negativních vlivů železniční stavby na všechna sídla dotčená záměrem D201.</p> <p>Bod a článku 128a změnit následovně (128a) ZÚR stanovují pro koridor železniční dopravy D201 specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování:</p> <p>a) koordinace staveb dopravní a technické infrastruktury v souběžných koridorech v k.ú. Líbeznice, Bořanovice a Hovorčovice. ve všech katastrálních územích dotčených záměrem D201.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vznesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územní plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro měněné úseky koridoru D201. Podmínky pro neměněnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.</p>
4	Dřínov, Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na zajištění kultivace krajiny v okolí obytných sídel. Podatelé nesouhlasí s nastavením režimu krajiny sídelní. Požadují do článku (209) doplnění ustanovení, které zohlední požadavky vyplývající z vyššího nahuštění obytné zástavby v obcích zařazených do tohoto typu krajiny:</p> <p>v území zasaženém koridorem vysokorychlostních tratí a rychlých železničních spojení zajistit intenzivnější zásahy do volné krajiny posilující její ekologickou stabilitu a zvyšující možnosti pro každodenní rekreaci obyvatel přilehlých sídel ve volné krajině.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vznesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územní plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro měněné úseky koridoru D201. Podmínky pro neměněnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.</p>
5	Dřínov, Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na koordinaci s dalšími záměry. Podatelé požadují do článku (128a) doplnění ustanovení, které zohlední koordinace záměru D201 s dalšími záměry:</p> <p>b) v území zasaženém koridorem D201 při souběhu s dálnicí D8 a při protnutí koridoru se záměry D060 a D017 důsledně zajistit koordinaci pro zajištění propustnosti krajiny a zároveň maximální ochrany sídel.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vznesen požadavek na malou korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územní plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro měněné úseky koridoru D201. Podmínky pro neměněnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.</p>
6	Dřínov, Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Veliká Ves, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na ochranná opatření. Podatelé požadují do článku (128a) doplnění ustanovení na zajištění ochranných opatření sídel:</p> <p>c) v území zasaženém koridorem D201 zajistit ochranná protihluková a protiemisní opatření.</p>	<p>Jedná se o požadavek nad rámec a mimo podrobnost zpracování zásad územního rozvoje. Protihluková ochrana bude řešena v rámci podrobnějších projektových dokumentací. Záměr bude následně podléhat potřebným prověření včetně projektové EIA, v nichž bude možné na základě podrobného technického řešení stanovit konkrétní podmínky realizace záměru.</p>
7	Mnetěš, Panenské Břežany, Účice, Větrušice, Zdíby, Zlosyň	<p>Požadavek na vymezení koridoru VRT Poohří. Podatelé požadují do návrhu (textové i grafické části) zpracovat zaústění VRT Poohří, a to minimálně v režimu územní rezervy.</p>	<p>Požadavek nemůže být akceptován.</p> <p>Řešení VRT Poohří není předmětem řešení 10. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje.</p>
8	Mnetěš	<p>Požadavek na vymezení rozsahu tunelu v katastru obce Ledčice. Podatel požaduje do návrhu (textové i grafické části) zpracovat vymezení tunelového vedení záměru v obci Ledčice v celém území obce.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>ZÚR vymezují koridor pro budoucí umístění stavby. Technické řešení stavby, a tedy i délka tunelu je mimo podrobnost ZÚR.</p>
9	Odolena Voda	<p>Požadavek na začlenění koridoru pro kolejovou a nekojovou bezemisní dopravu z Odoleny Vody do Sedlce.</p>	<p>Požadavek nebude akceptován.</p> <p>Požadavek jde nad rámec návrhu oprávněného investora. Město může iniciovat samostatnou aktualizaci ZÚR, případně řešit ve spolupráci s dotčenými obcemi ve vlastních územních plánech</p>

10	Úžice	Požadavek na řešení doprovodné cestní sítě mezi sídelními útvary obce Úžice	Požadavek nebude akceptován. Požadavek obce jde nad rámec řešeného území a nad podrobnost ZÚR.
----	-------	--	---

Připomínky k 10. Aktualizaci zásad územního rozvoje Středočeského kraje - ostatní			
Č.připomínky	Podatel	Připomínka	Vyhodnocení
1	Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Andrea Špirudová, Luboš Truhlář, Daniel Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na komplexní řešení dopravního zatížení území. Požadavek na úpravu a návrh řešení: Podatelé požadují vymezení pro 10. aktualizaci ZÚR SČK plochu podél vymezeného koridoru D201, ve které bude uloženo prověření změn využití územní studii ve smyslu § 30 stavebního zákona s jejím následným vložení do evidence územně plánovací činnosti. Podmínky pro pořízení předmětné územní studie budou stanoveny následující: - vyhodnocení kapacity stávající dopravní infrastruktury v řešeném území - vyhodnocení navýšení kapacity dopravní infrastruktury pro realizaci jednotlivých dopravních záměrů obsažených v ZÚR SČK a v územně plánovacích dokumentacích obcí - optimalizace dopravních vztahů v řešeném území – řešení návaznosti různých dopravních módů (silniční, železniční, tramvajová), řešení navazujících ploch pro parkování automobilů (P+R) - stanovení podmínek pro realizaci dopravních staveb vzhledem k blízkosti obytných území, stanovení případných technických opatření zmírňujících negativní vlivy dopravy na obytná území (hluk, emise) a negativní vlivy na fragmentaci krajiny	Požadavek nebude akceptován. Požadavek na komplexní řešení dopravního zatížení území kolem zaústění do území Hlavního města Prahy je poněkud nesrozumitelný. Podatelé požadují vymezení jakousi plochy podél vymezeného koridoru D201, ve které bude uloženo prověření změn využití územní studii. Nejprve je nutno uvést, že koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vnesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Na okraj je nutné poznamenat, že předmětem územní studie nemůže být v žádném případě řešení staveb a natož detailní řešení! Podrobnější řešení bude předmětem dalších stupňů územně plánovací a projektové dokumentace.
2	Eva Houserová Homolková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Jansa, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Luboš Truhlář, Petra Zdráhalová	Podatelé požadují pro změnu koridoru od katastru obce Hovorčovice po katastr města Odolena Voda vymezeného v 10. aktualizaci ZÚR SČK zpracovat SEA.	Požadavek nebude akceptován. K návrhu SŽ bylo doloženo stanovisko Ministerstva životního prostředí č. j. MŽP/2021/710/4993 ze dne 15.10.2021 z jehož závěru vyplynulo, že záměr není nutné posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí
3	Eva Houserová Homolková, Olga Hrdličková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Michal Jeřábek, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Lukáš Kovalský, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Andrea Špirudová, Daniel Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na zajištění zmírnění negativních vlivů železničního záměru na obytné části přilehlých sídel. Podatelé požadují důsledně promítnout podmínky pro zmírnění negativních vlivů železniční stavby na všechna sídla dotčená záměrem D201. Bod a článku 128a změnit následovně (128a) ZÚR stanovují pro koridor železniční dopravy D201 specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování: a) koordinace staveb dopravní a technické infrastruktury v souběžných koroidech v k.ú. Libeznice, Bořanovice a Hovorčovice, ve všech katastrálních územích dotčených záměrem D201.	Požadavek nebude akceptován. Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vnesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územně plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro méně úseky koridoru D201. Podmínky pro neměnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.
4	Eva Houserová Homolková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Michal Jeřábek, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Lukáš Kovalský, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Andrea Špirudová, Luboš Truhlář, Daniel Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na zajištění kultivace krajiny v okolí obytných sídel. Podatelé nesouhlasí s nastavením režimu krajiny sídel. Požaduje do článku (209) doplnění ustanovení, které zohlední požadavky vyplývající z vyššího nahuštění obytné zástavby v obcích zařazených do tohoto typu krajiny: v území zasaženém koridory vysokorychlostních tratí a rychlých železničních spojení zajistit intenzivnější zásahy do volné krajiny posilující její ekologickou stabilitu a zvyšující možnosti pro každodenní rekreaci obyvatel přilehlých sídel ve volné krajině.	Požadavek nebude akceptován Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vnesen požadavek na korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územně plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro méně úseky koridoru D201. Podmínky pro neměnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.
5	Eva Houserová Homolková, Olga Hrdličková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Michal Jeřábek, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Lukáš Kovalský, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Andrea Špirudová, Luboš Truhlář, Daniel Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na koordinaci s dalšími záměry. Podatelé požadují do článku (128a) doplnění ustanovení, které zohlední koordinace záměru D201 s dalšími záměry: b) v území zasaženém koridorem D201 při souběhu s dálnicí D8 a při průtoku koridorů se záměry D060 a D017 důsledně zajistit koordinaci pro zajištění propustnosti krajiny a zároveň maximální ochrany sídel.	Požadavek nebude akceptován. Požadavek jde nad rámec řešeného území. Koridor pro VRT je na území Středočeského kraje vymezen již v prvotních ZÚR Středočeského kraje od roku 2012. 10. AZÚR je pořizována na základě návrhu oprávněného investora SŽ, který vychází z odborného podkladu „Studie proveditelnosti“ schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie hodnotila různé varianty zejména vjezdu z Prahy a na území Ústeckého kraje, identifikovala a hodnotila střety variant záměru se složkami životního prostředí a územní průchodnost. Na základě vybraných variant byl vnesen požadavek na malou korekci trasy již vymezeného koridoru v jižní části na vjezdu z Prahy a v severní části před vstupem na území Ústeckého kraje. Návrh maximálně respektuje zastavěná území sídel, jak zúžením koridoru z původních 600 m na 200 m. Předmětná úprava již vymezeného koridoru je nepodstatná a nevyžaduje proto ani posouzení SEA. Specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování a koordinaci územně plánovací činnosti obcí byly stanoveny pro méně úseky koridoru D201. Podmínky pro neměnou část trasy koridoru stanovené v původních ZÚR zůstávají v platnosti.
6	Eva Houserová Homolková, Olga Hrdličková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Michal Jeřábek, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Lukáš Kovalský, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Andrea Špirudová, Daniel Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na ochranná opatření. Podatelé požadují do článku (128a) doplnění ustanovení na zajištění ochranných opatření sídel: c) v území zasaženém koridorem D201 zajistit ochranná protihluková a protiemišní opatření.	Požadavek nebude akceptován. Jedná se o požadavek nad rámec a mimo podrobnost zpracování zásad územního rozvoje. Protihluková ochrana bude řešena v rámci podrobnějších projektových dokumentací. Záměr bude následně podléhat potřebným prověření včetně projektové EIA, v nichž bude možné na základě podrobného technického řešení stanovit konkrétní podmínky realizace záměru.
7	Eva Houserová Homolková, Monika Hronová, Humlová, Lukáš Chalupa, Lukáš Jansa, Michal Jeřábek, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Lukáš Kovalský, Ondřej Kučera, Pro Odolenu Vodu, Tuček, Petra Zdráhalová	Požadavek na vymezení koridoru VRT Pooří. Podatelé požadují do návrhu (textové i grafické části) zpracovat zaústění VRT Pooří, a to minimálně v režimu územní rezervy.	Požadavek nemůže být akceptován. Řešení VRT Pooří není předmětem řešení 10. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje.
8	Eva Houserová Homolková, Monika Hronová, Adéla Humlová, Lukáš Chalupa, Martin Klečka, Šárka Klečková, Petr Kobes, Ondřej Kučera, Petra Zdráhalová	Požadavek na vymezení rozsahu tunelu v katastru obce Ledčice. Podatelé požadují do návrhu (textové i grafické části) zpracovat vymezení tunelového vedení záměru v obci Ledčice ve celém území obce.	Požadavek nebude akceptován. ZÚR vymezují koridor pro budoucí umístění stavby. Technické řešení stavby, a tedy i délka tunelu je mimo podrobnost ZÚR.
9	Václav Král	Podatelé nesouhlasí s vedením koridoru VRT v místě, kde koridor zasahuje do zastavitelné části obce Hovorčovice. Navrhuje přemístění koridoru mezi obce Hovorčovice a Veleň. Požaduje technickou studii vibrací a hluku.	Připomínce se částečně vyhovuje, koridor bude zúžen. Posun koridoru mezi obce Hovorčovice a Veleň je zcela nereálný. Jiné trasování koridoru VRT není s ohledem na morfologii terénu, umístění sídel, nápojně body na vyústění koridoru z území Hlavního města Prahy a stávající koridor a technické podmínky pro vedení trasy (poloměry oblouků) možné. Protihluková ochrana bude řešena v rámci podrobnějších projektových dokumentací. Záměr bude následně podléhat potřebným prověření včetně projektové EIA, v nichž bude možné na základě podrobného technického řešení stanovit konkrétní podmínky realizace záměru.

10	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	<p>Jako správce vodohospodářského majetku svěřeného hl. m. Prahou do naší správy a registrovaný oprávněný investor se vyjadřujeme k návrhu 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen "10. AZÚR SK"). Pro naše vyjádření jsme vycházeli z dokumentace uveřejněné na webových stránkách Středočeského kraje.</p> <p>Návrhem 10. 10 AZÚR SK se na základě zpracované "Studie proveditelnosti pro nové železniční spojení Praha - Dražďany" mění územní vymezení koridoru D201 a jeho šíře oproti stávajícím platným ZÚR SK je k.ú. Líbeznice, Hovorčovice, Bář, Velika Ves, Panenské Břežany, Nová ves a Ledčice, nově vstupuje koridor na území k.ú. Bořanovice a Předměstí a ruší se úsek na území k. ú. Měšice. Meziúsekový úsek koridoru je beze změny dle platných ZÚR SK a není předmětem 10. AZÚR SK. Také se doplňuje proměnná šířka koridoru.; K předloženému návrhu 10. AZÚR SK sdělujeme:</p> <p>Z hlediska zásobování vodou; Vzhledem k tomu, že v 10. AZÚR SK nejsou navrhovány plochy a koridory pro umístění staveb vodovodů nadmístního významu, které by se dotýkaly hl. m. Prahy, nemáme k ní žádné připomínky.</p> <p>Z hlediska odkanalizování; Navržená změna trasy koridoru D201 SK se nedotýká žádného majetku hl. m. Prahy, z hlediska odkanalizování nemáme k návrhu 10. AZÚR SK připomínky.</p>	Bere se na vědomí
11	Povodí Ohře, státní podnik	<p>K Vašemu oznámení veřejného projednání návrhu 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kterou jsme obdrželi dne 13. října 2022, Vám sdělujeme, že k aktualizaci č. 10 ZÚR Středočeského kraje nemáme připomínky; Pro informaci dále uvádíme; V Politice územního rozvoje České republiky, ve znění závazném od 1. září 2021, jsou v kapitole 7.4 Úkoly pro územní plánování uvedeny úkoly pro kraje. Bod (205) uvádí jeden z úkolů kraje v územně plánovacích dokumentacích nebo jejich aktualizacích: „Kraj vymezi plochy umožňující využití území pro vodní díla Kryry, Senomaty a Šanov a koridory pro přiváděče vody z Ohře do povodí Blšanky a Rakovnického potoka s napojením do Kolečovického potoka, včetně dalších nezbytných ploch a koridorů pro stavby a doprovodná technická a přírodní blízká opatření k omezení nedostatku vody, ke snížení povodňových rizik a optimalizaci vodního režimu území v povodí Blšanky a v povodí Rakovnického potoka, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury.“; Zodpovídá: Ústecký kraj a Středočeský kraj ve spolupráci s MŽP, MZe a MMR.; Zodpovídá: Ústecký kraj a Středočeský kraj ve spolupráci s MŽP, MZe a MMR.; Je třeba postupovat dle výše uvedeného dokumentu.</p>	Bere se na vědomí. Přiváděče pro vodní dílo Kryry, není předmětem 10. AZÚR.
12	Povodí Vltavy, státní podnik	<p>Návrh 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje</p> <p>A. vyjádření oprávněného investora B. vyjádření správce povodí</p> <p>Dne 13.10.2022 obdržel státní podnik Povodí Vltavy veřejnou vyhlášku č. j. 124355/2022/KUSK ze dne 10.10.2022 „o doručení návrhu 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a oznámení o veřejném projednání návrhu 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“.</p> <p>Předmětná aktualizace upřesňuje územní vymezení části koridoru pro vysokorychlostní dopravu v úseku Praha – hranice kraje (D201) v proměnné šířce od 150 m do 600 m a stanovuje pro tento koridor železniční dopravy specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování.</p> <p>Státní podnik Povodí Vltavy zaslal k výše uvedenému návrhu 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje následující:</p> <p>A. Jako oprávněný investor nemá k aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje žádné připomínky. B. Jako správce povodí na základě § 54 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje následující připomínku: Do čl. (128a) doplnit následující „podmínky pro rozhodování“: b) minimalizovat vlivy na režim a jakost podzemních vod v tunelových úsecích staveb, c) minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území.</p>	Stejně požadavky uplatnilo ve svém stanovisku i Ministerstvo zemědělství. Požadavkům bylo vyhověno.
13	ČEPRO, a.s.	<p>ČEPRO, a.s., je oprávněným investorem, vlastníkem a provozovatelem produktovodů a skladovacích zařízení provozovaných ve veřejném zájmu podle zákona č. 189/1999 Sb., o nouzových zásobách ropy, ležící mimo jiné v území řešeném v návrhu 10. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.</p> <p>Z důvodu křížení navrhovaného koridoru pro vysokorychlostní trať Praha - Lovosice D201 a tras produktovodů společnosti ČEPRO, a.s. DN - 200 (D110 Kralupy nad Vltavou - KZ Mstěnice) a DN - 300 (D107 KZ Hněvice - KZ Kralupy nad Vltavou) požadujeme při realizaci předložení projektové dokumentace.</p> <p>V místě křížení s produktovodem žádáme výstavně uvést do návrhu ZÚR a dalších dokumentací podmínku projednání a souhlasu provozovatele produktovodu podle § 3 odst. 7 zákona 189/1999 Sb. V místě křížení s produktovodem musí být respektováno ochranné pásmo produktovodu a dodrženy podmínky křížení s dávkovodem podle platných předpisů (zákon č. 189/1999 Sb., zákon č. 161/2012 Sb.) a normy (ČSN 65 0204 - Dávkovody hořlavých kapalin).</p>	Bereme na vědomí. Koliže s produktovodem a jeho ochranným pásmem bude řešena v dalších stupních územně plánovací a projektové dokumentace. Zásady územního rozvoje nemožou ve výrovkové části řešit ochranu limitů stanovených jinými právními předpisy.
14	Pražská plynárenská Distribuce	<p>Předmětem 10. AZÚR SK je úprava stávajícího návrhového koridoru (D201) pro veřejně prospěšnou stavbu vysokorychlostní trati Praha - Lovosice, úsek Praha - hranice kraje. Koridor D201 pro vysokorychlostní železniční dopravu se vymezuje v proměnné šířce od 150 m do 600 m.</p> <p>Technická infrastruktura charakteru plynárenských zařízení (liniových i technologických) v majetku a správě naší společnosti Pražská plynárenská Distribuce, a.s., členu koncernu Pražská plynárenská, a.s., které se trasa (úprava) železničního koridoru mOŽe dotknout, se nachází v jižní části die 10. AZÚR SK navrženého vedení koridoru D201 (j. od hranice hl. m. Prahy dále severně na území Středočeského kraje) v k.ú. Hovorčovice, Bořanovice, Líbeznice, Bář, Odolena Voda (+ Dolínka a Čenkov).</p> <p>Pro respektování veškerých provozovaných i plánovaných plynárenských zařízení naší společnosti provozované distribuční soustavou (včetně všech souvisejících technologických objektů a rovněž i zařízení aktivní protikorozní ochrany) v uvedených katastrálních územích požadujeme plně zohlednit ustanovení zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, zvl. § 68, 69 (s upřesněním dle § 98 (přechodná ustanovení), odst. 3 a dle zákona č. 131/2015 Sb., v platném znění, čl. II (přechodná ustanovení), odst. 1) o ochranných a bezpečnostních pásmech, a příslušných technických předpisů (zvl. ČSN 736005, ČSN EN 12007(1-5), 12279, 12186, 1594 (386410), technických pravidel G 702 01, 702 04, 700 03, 905 01, 605 02, 920 22, 920 25, 920 26, a dalších).</p> <p>Plynárenská zařízení distribuční soustavy jsou dle ustanovení § 2, odst. 2, písmeno b), bod 1 energetického zákona zřizována a provozována ve veřejném zájmu. U případných vyvolaných přeložek plynárenských zařízení požadujeme postupovat ve smyslu § 70 energetického zákona s podmínkou předchozího projednání, odsouhlasení a uzavření „Smlouvy o zajištění provedení přeložky plynárenského zařízení“ s odborem správy distribuční soustavy naší společnosti (uzavření této smlouvy pro dotčené případy je záležitostí budoucího veřejnoprávního projednání projektových dokumentací konkrétních staveb). V případě, že tento stupeň projednávání 10. AZÚR SK nebude ukončen do dvou let od zaslání našeho stanoviska, požadujeme na zadavatel/ pořizovatel, aby si od naší společnosti vyžádal stanovisko nové (aktuální).</p>	Bylo podáno po termínu. Nepřihlíží se.