



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a Mgr. Vojtěcha Salamánka ve věci

navrhovatele: **město Chlumec**, IČO: 00391387  
sídlem Muchova 267, 403 39 Chlumec  
zastoupeno advokátem Mgr. Jiřím Nezhybou  
sídlem Údolní 567/33, 602 00 Brno

proti  
odpůrci: **Ústecký kraj**  
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem

za účasti osob  
zúčastněných na  
řízení:

- 1) **Správa železnic, státní organizace**, IČO: 70994234  
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
zastoupena advokátem JUDr. Jaromírem Bláhou  
sídlem Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha 8
- 2) **Česká republika – Ministerstvo dopravy**  
sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024

takto:

I. Návrh se zamítá.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

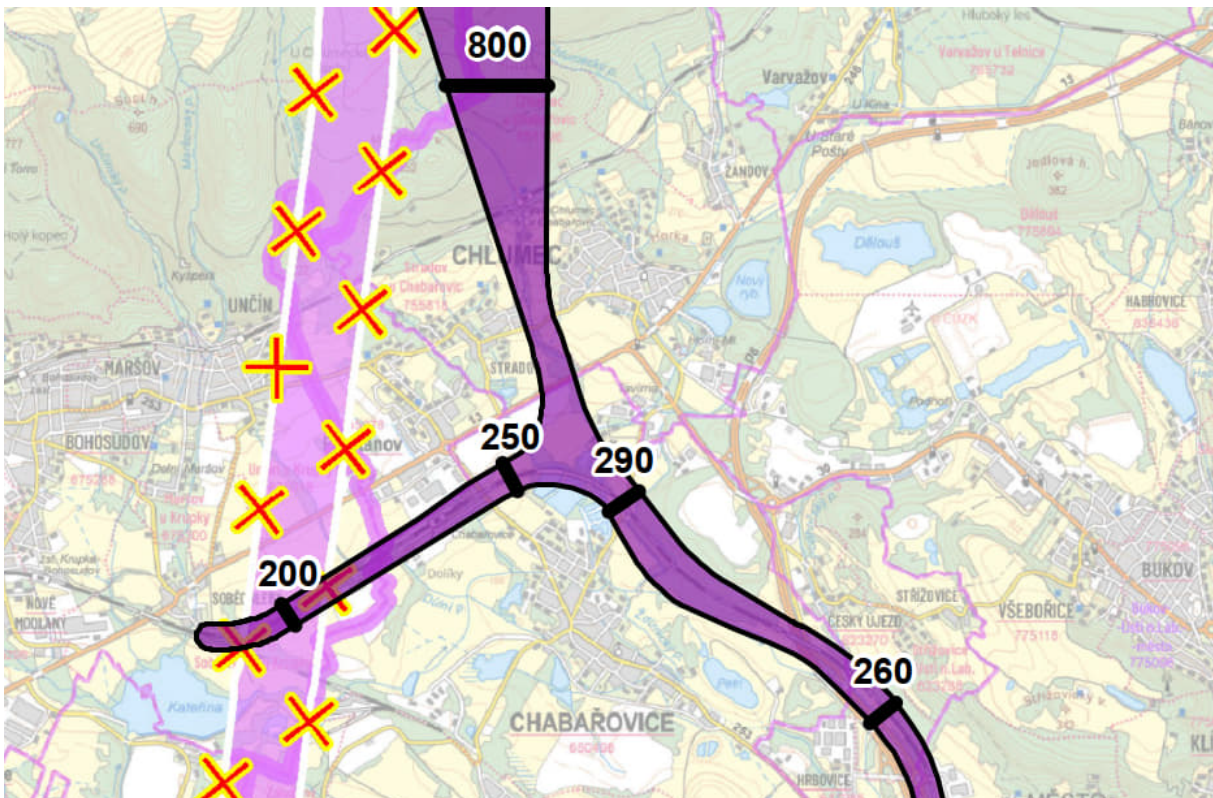
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

### Odůvodnění:

1. Zastupitelstvo Ústeckého kraje (dále jen „*zastupitelstvo*“, v citacích též „*ZÚK*“) usnesením č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024 vydalo 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „*napadená aktualizace*“, v citacích též „*5aZÚR ÚK*“). Touto aktualizací *zastupitelstvo* v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „*ZÚR ÚK*“) vymezilo na území Ústeckého kraje návrhový koridor ŽD1 pro železniční vysokorychlostní trať RS4 v úseku od hranice Středočeského a Ústeckého kraje u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem (dále jen „*koridor ŽD1*“) a zrušilo koridor územní rezervy VRT – ZR1 (dále obvykle jen „*územní rezerva*“).

### Návrh

2. Navrhovatel předeslal, že vymezený *koridor ŽD1* pro vysokorychlostní trať (dále jen „*VRT*“) je z řady níže podrobně uvedených důvodů věcně nevhodný a že k jeho vymezení v *napadené aktualizaci* došlo z níže uvedených důvodů v rozporu s právními předpisy.



Výřez z výkresu – Schéma šířkového uspořádání koridoru ŽD1 v dotčené lokalitě, červenými křížky značeno zrušení územní rezervy VRT-ZR1; zmíněný výkres je součástí grafické části *napadené aktualizace*, pozn. soudu

3. Ke své aktivní legitimaci a přípustnosti návrhu navrhovatel uvedl, že je městem, jehož územím prochází *koridor ŽD1* vymezený *napadenou aktualizací*. Navrhovatel je tedy obcí Ústeckého kraje, která je již na základě zákona ve smyslu § 101a odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, (dále jen „*s. ř. s.*“) oprávněna podat návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí, v daném případě *napadené aktualizace* vydané odpůrcem. Navrhovatel dodal, že *napadená aktualizace* na jeho území – v úzkém místě mezi dvěma

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

obydlenými částmi (samotný Chlumeč a jeho místní část Stradov) – vymezuje koridor VRT, který byl původně zamýšlen v místě *územní rezervy* zcela mimo zastavěné, obytné části navrhovatele a na okraji jeho území, aniž by však byla zrušená *územní rezerva* řádně prověřena. Navrhovatel je proto přesvědčen, že byl i ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. vydáním *napadené aktualizace* zkrácen na svých právech. Realizací VRT v místě vymezeného *koridoru ŽD1* by došlo dle navrhovatele k ohrožení možnosti všestranného rozvoje jeho území a potřeb jeho občanů.

4. Navrhovatel rozdělil své návrhové body (námitky) do sedmi okruhů.
5. **V prvním okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal absenci posouzení vlivů varianty koridoru VRT dle *územní rezervy* na trvale udržitelný rozvoj území. Vedení koridoru VRT v místě rušené *územní rezervy* nebylo dle navrhovatele v procesu pořizování *napadené aktualizace* uvažováno jako jedna z variant vedení koridoru VRT a nebylo ani plnohodnotně prověřeno a posouzeno z hlediska jeho vlivu na udržitelný rozvoj území. To je však dle navrhovatele v přímém rozporu s usnesením *zastupitelstva* č. 018/13Z/2022 přijatým dne 28. 2. 2022, jehož obsahem bylo rozhodnutí o pořizení *napadené aktualizace* na základě prověření předložených variant. Prověření variant bylo dle navrhovatele zároveň podmíněno současným posouzením koridoru *územní rezervy* z hlediska jeho vlivu na udržitelný rozvoj území. Povinnost prověřit vymezenou *územní rezervu* pak dle navrhovatele obecně plyne i z § 23b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (dále jen „stavební zákon“).
6. Navrhovatel citoval z odůvodnění *napadené aktualizace*, kde je v kapitole 2.1.3. Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) na str. 47 k posouzení *územní rezervy* uvedeno následující: „V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou *územní rezervu koridoru*.“ Z této citace je dle navrhovatele zřejmé, že podmínka uvedená v usnesení *zastupitelstva* nebyla dodržena, neboť primárně nebylo zvažováno vedení koridoru v místě *územní rezervy*, a nebyla tedy řádně posouzena jeho proveditelnost. Naopak bylo dle navrhovatele vycházeno z předpokladu, že koridor místem *územní rezervy* veden být nemá. Hodnocení provedené na základě citovaného výchozího předpokladu nemohlo dle navrhovatele poskytnout objektivní výsledky a nemohlo naplnit požadavek *zastupitelstva* na posouzení koridoru *územní rezervy*, jelikož *územní rezerva* nebyla při hodnocení jejího vlivu na udržitelný rozvoj území posouzena jako rovnocenná varianta *koridoru ŽD1*. Na základě uvedených skutečností a s ohledem na úpravu *územní rezervy* v § 23b stavebního zákona navrhovatel usoudil, že *zastupitelstvo* považovalo za důležité vyhodnocení vlivů provést, aby bylo možné zvážit výběr nejen variant navržených oprávněným investorem – osobou zúčastněnou na řízení 1) Správa železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“), ale i variantu dle *územní rezervy*. Jiný závěr by dle navrhovatele postrádal smysl.
7. Skutečnost, že nebyla varianta dle *územní rezervy* prověřena, vytykala dle navrhovatele *napadené aktualizaci* i Ing. Jarmila Paciorková v odborném posouzení z dubna 2024, ze kterého navrhovatel citoval.
8. Navrhovatel doplnil, že nad rámec výslovného požadavku uvedeného ve zmíněném usnesení *zastupitelstva* bylo nezbytné řádně prověřit využitelnost existující *územní rezervy* i z hlediska legitimního očekávání jednotlivých dotčených subjektů, mezi něž patří i navrhovatel a jeho obyvatelé. Smyslem *územní rezervy* je totiž dle navrhovatele mimo jiné připravit dotčené

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

subjekty na možnost, že koridor může být v budoucnu veden touto trasou. Takto založené legitimní očekávání je potom třeba brát v úvahu v dalším postupu. Navrhovatel *územní rezervy* vymezenou v ZÚR ÚK před *napadenou aktualizací* respektoval a promítl ji do svého územního plánu. V důsledku neprověření *územní rezervy* došlo dle navrhovatele *napadenou aktualizací* k zásadnímu zásahu do založeného legitimního očekávání dotčených subjektů, aniž by bylo prokázáno, že je tento postup vůbec nutný. Dle navrhovatele nebylo vůbec zdůvodněno a doloženo, proč nebylo možné setrvat u varianty dle *územní rezervy*, s níž dotčené subjekty včetně navrhovatele dlouhodobě počítaly a připravovaly se na ni, a proč bylo nutné vymezit koridor VRT v jiné trase. Proto je dle navrhovatele *napadená aktualizace* i neproporcionální.

9. Na podporu svého názoru ohledně legitimního očekávání navrhovatel odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018-44, který se týká legitimního očekávání vlastníka pozemku ve vztahu k územní rezervě. Podle názoru navrhovatele bylo tedy v procesu pořízení *napadené aktualizace* nutné primárně prověřit proveditelnost koridoru v původní trase, tj. v trase předpokládané *územní rezervou*. Až v případě, že by byly prokázány konkrétní a přesvědčivé důvody, proč koridor v trase *územní rezervy* realizovat nelze, by bylo namístě zvážit alternativy.
10. K otázce vysokorychlostního železničního spojení Praha – Drážďany byla dle navrhovatele společnostmi CEDOP a EGIS dne 10. 12. 2020 zpracována Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (dále jen „Studie proveditelnosti“). I Studie proveditelnosti však prověřovala jen trasování odpovídající navrženým variantám ŽD1-A, B a C, možností vedení koridoru v místě *územní rezervy* se nezabývala.
11. Navrhovatel konstatoval, že na popsané nedostatky spočívající v neprověření varianty vedení koridoru VRT v místě *územní rezervy* aktivně upozorňoval v procesu pořizování *napadené aktualizace*, zejména svými námitkami ze dne 30. 1. 2023. Na jeho námitky však odpůrce adekvátně nereagoval a v pořizování *napadené aktualizace* se pokračovalo bez doplnění řádného prověření varianty dle *územní rezervy*. Vypořádání námitek navrhovatele obsažené v rozhodnutí o námitkách, jež je součástí *napadené aktualizace* (dále jen „rozhodnutí o námitkách“) pak dle navrhovatele nemůže z důvodů uvedených níže obstát. V důsledku toho je dle navrhovatele *napadená aktualizace* stížena nezákonností.
12. Dle navrhovatele vycházel odpůrce v rozhodnutí o námitkách ze základního předpokladu, že byl při vymezení koridoru VRT v *napadené aktualizaci* vázán dokumentem s názvem Politika územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR“), ve kterém již bylo o koridoru VRT rozhodnuto. Odpůrce dle navrhovatele argumentoval, že byl při pořizování *napadené aktualizace* striktně vázán návrhem variant Správy železnic a platné znění PÚR mu neumožňovalo vedle nich posuzovat i jinou variantu. Navrhovatel nesouhlasil s popsanou argumentací odpůrce z důvodu, že zmíněná argumentace vychází z chybného předpokladu. Dle navrhovatele totiž PÚR nerozhodla o konkrétní trase koridoru VRT – v míře podrobnosti náležející ZÚR ÚK, a proto odpůrce neměl být čím vázán.
13. Dle navrhovatele ustálená judikatura potvrzuje, že PÚR představuje koncepční nástroj územního plánování, přičemž však nejde o konkrétní regulaci určitého území s obecně vymezeným okruhem adresátů (viz např. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, či rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 2. 8. 2022, č. j. 65 A 3/2017-2056). PÚR dle navrhovatele obsahuje záměry jen v obecné a spíše koncepční podobě, přičemž právě zásady územního rozvoje (a další územně plánovací dokumentace)

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

mají tyto záměry konkretizovat a určovat blíže jejich umístění v krajině. K tomu navrhovatel odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2021, č. j. 4 As 41/2021-46. Vymezení záměrů v PÚR dle navrhovatele neznamena, že by kraje měly tyto záměry bez dalšího převzít. Naopak je jejich povinností provést hodnocení dopadů těchto záměrů a zvažování možných variant. K tomu navrhovatel odkázal na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, a ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103. Hodnocení dopadů provedené při pořizování zásad územního rozvoje musí dle navrhovatele prověřit i samotnou realizovatelnost či proveditelnost záměru obsaženého v PÚR. K tomu navrhovatel odkázal na usnesení Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10. Co se týče vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury republikového či mezinárodního významu, ty jsou dle navrhovatele v PÚR pojaty jako strategické záměry a PÚR pro ně stanoví jen směrnice pro další činnost orgánů územního plánování. Toto vymezení v PÚR je ale jen obecné a nemá dle navrhovatele žádné přímé dopady na konkrétní území, tedy nelze z něj ani určit správní obvody obcí, které budou vymezeným záměrem dotčeny. K tomu navrhovatel odkázal na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18. 10. 2012, č. j. 10 A 121/2012-114. PÚR v odst. 83a dle navrhovatele obsahuje jen požadavek, aby byl koridor VRT vymezen v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (– Dresden), přičemž v případě Ústí nad Labem postačí pouhé napojení na koridor VRT – není tedy nutné, aby koridor procházel striktně centrem města Ústí nad Labem. Napojení Ústí nad Labem na koridor umožňovala i varianta *územní rezervy*, a byla by tedy dle navrhovatele v plném souladu s požadavky PÚR.

14. Úkol pro územní plánování stanovený v odst. 83a PÚR, tj. vymezit koridor VRT na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy, pak nelze dle navrhovatele vykládat v tom smyslu, že odpůrce měl povinnost při vymezení koridoru VRT v ZÚR ÚK schválit pouze některou z variant navrženou Ministerstvem dopravy, resp. Správou železnic. To by představovalo nepřípustný zásah do práva odpůrce na samosprávu.
15. Dle navrhovatele odpůrce dále zmiňuje, že od varianty dle *územní rezervy* bylo Centrální komisí Ministerstva dopravy ustoupeno na základě Studie proveditelnosti vycházející z *Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* (dále jen „*Program rozvoje RS*“) schváleného usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Trasa vyplývající z *územní rezervy* dle odpůrce závěry zmíněných dokumentů nenaplnuje. K tomu navrhovatel podotkl, že zmíněná Studie proveditelnosti se variantou trasy koridoru dle *územní rezervy* vůbec nezabývala, a její závěry tak na tuto *územní rezervu* vůbec nelze vztahovat.
16. **Ve druhém okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal, že v úseku dotýkajícím se území navrhovatele nebyly prověřeny jiné varianty koridoru VRT než předložené Správou železnic, ačkoli dotčené subjekty včetně navrhovatele předkládaly zcela konkrétní alternativní návrhy koridoru VRT a poukazovaly na nevhodnost variant předložených Správou železnic. Dle navrhovatele je odpůrce obecně při pořizování zásad územního rozvoje a jejich aktualizace povinen vyhodnocovat proporcionalitu návrhu a zhodnotit i jeho alternativní řešení. V této souvislosti navrhovatel odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2014, č. j. 8 Aos 2/2013-85, dle něhož může povinnost zabývat se variantami záměru vymezovaného opatřením obecné povahy vyplynout z obsahu námitek uplatněných během jeho pořizování. Dále na podporu svého názoru ohledně povinnosti odpůrce zabývat se variantami řešení a proporcionalitou přijatého řešení navrhovatel citoval z rozsudků Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008-34, a ze dne 8.

9. 2011, č. j. 9 Ao 4/2011-78. Dle navrhovatele nepostupoval odpůrce v souladu se závěry zmíněné judikatury. Odpůrce se v procesu pořizování *napadené aktualizace* totiž zabýval pouze variantami ŽD1-A, B a C navrženými Správou železnic. Přinejmenším na území navrhovatele však reálně o žádné varianty nešlo, neboť všechny tři tam navrhovaly koridor ve zcela stejné podobě. O tom, že na území navrhovatele byla trasa koridoru VRT daná prakticky od počátku pořizování *napadené aktualizace*, svědčí dle navrhovatele i skutečnost, že Správa železnic dne 2. 12. 2022 (tedy ještě před vydáním *napadené aktualizace*) zahájila zadávací řízení, jehož předmětem byla veřejná zakázka na zpracování dokumentace pro územní řízení pro stavbu VRT v úseku Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu, přičemž její trasa je v zadávací dokumentaci již jasně určena. K tomu navrhovatel odkázal na [https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract\\_display\\_12240.html](https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_12240.html). Dále navrhovatel odkázal na facebookový příspěvek zastupitele Ústeckého kraje Jiřího Baudise na [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=555556575804702&id=107249040635460&rdid=C4dtE3KXfd0QHHkX](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=555556575804702&id=107249040635460&rdid=C4dtE3KXfd0QHHkX), ze kterého plyne, že již v červenci 2021 byly na úrovni kraje projednávány konkrétní podoby vedení trati včetně umístění portálu Krušnohorského tunelu. Z toho je dle navrhovatele evidentní, že vedení vysokorychlostní železniční trati územím navrhovatele (mezi jeho dvěma obytnými částmi) bylo zamýšleno bez jakýchkoliv alternativ.

17. Navrhovatel upozornil, že sám navrhl alternativní variantu, pro kterou nechal zpracovat odbornou studii vyhotovenou v únoru 2024 (konkrétně materiál s názvem *Studie alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel* od společnosti PRO CEDOP s. r. o.). Tuto variantu následně předložil a podrobně prezentoval na jednání na Ministerstvu dopravy, jehož se účastnil i odpůrce, a i poté ji opakovaně předkládal a podrobně prezentoval na pracovních skupinách zřízených Ministerstvem dopravy za účelem projednání návrhu *napadené aktualizace*, jichž se zúčastnili zástupci Ministerstva dopravy, odpůrce, navrhovatele a dalších dotčených měst a obcí. Navrhovatel zároveň upozorňoval (a to jak ve svých námitkách, tak na zmíněných pracovních skupinách) na důvody nevhodnosti variant ŽD1-A, B a C navrhovaných Správou železnic. Odpůrce se však dle navrhovatele odmítal jakoukoliv jinou variantou zabývat a jen argumentoval svou vázaností návrhem Správy železnic na základě PÚR. Z uvedených důvodů považuje navrhovatel *napadenou aktualizaci* za nezákonnou.
18. **Ve třetím okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal nedostatky *Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území* z října 2022, ve znění aktualizace ze dne 12. 7. 2023 (dále jen „SEA“). Dle navrhovatele vychází SEA z hodnot nejasného původu a při hodnocení hlukové zátěže z provozu VRT nerozlišuje mezi osobní a nákladní dopravou. SEA dále dle navrhovatele nezohledňuje odpovídajícím způsobem skutečné poměry v dotčeném území, v důsledku čehož trpí *napadená aktualizace* nezákonností a měla by být zrušena.
19. Konkrétně navrhovatel ve vztahu k nedostatkům SEA uvedl, že v tabulce 33 na str. 254 SEA je hodnocen vliv variant ŽD1 A, B a C a *územní rezervy* jako srovnávací varianty na zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). V tabulce jsou uvedeny konkrétní hodnoty s rozlišením na I. a II. třídu ochrany ZPF. S těmito hodnotami je pracováno i v jiných částech SEA (např. v tabulkách 16 na str. 158, 18 na str. 179 a 20 na str. 200, na str. 152, 175, 196 či 251). Není přitom dle navrhovatele vůbec zřejmý původ těchto hodnot – tedy zejména odkud takto specifikované hodnoty záboru ZPF pocházejí a jakým způsobem byly tyto hodnoty vypočteny. Ve stupni zásad územního rozvoje (tj. v měřítku 1: 100 000) totiž není

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

dle navrhovatele reálně možné rozlišit (ani odborným odhadem) zábor ZPF s rozlišením dle tříd ochrany. Uvedený závěr dle navrhovatele potvrzuje odborné posouzení zpracované v dubnu 2024 Ing. Jarmilou Paciorkovou.

20. Dále navrhovatel citoval z odůvodnění SEA na stranách 93-94, že do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, nikoli dočasné zábory, což je však chybou. I dočasné zábory zemědělskou půdu dle navrhovatele nepříznivě ovlivňují a znemožňují plnění jejích funkcí přinejmenším po dobu samotného záboru (který v případě výstavby tak náročné stavby jako vysokorychlostní železniční trati bude trvat mnoho let) a často i dlouhou dobu po něm v důsledku nutnosti obnovy této půdy. Nadto dočasné zábory dle navrhovatele nebudou svou rozlohou nijak zanedbatelné – kupříkladu jen staveniště u portálu Krušnohorského tunelu má zabírat minimálně 90 000 m<sup>2</sup>.
21. Dalším nedostatkem SEA je dle navrhovatele skutečnost, že při hodnocení hlukové zátěže z provozu VRT nebylo rozlišováno mezi provozem osobní a nákladní dopravy, což má plynout z odůvodnění SEA na straně 155, kde dle navrhovatele při hodnocení hlukové zátěže bylo bráno v potaz jen vedení trati (na rovné ploše, v zářezu či na náspu) a rychlost provozu. Rozlišení na osobní a nákladní dopravu tedy zohledněno vůbec nebylo. Rozdíl mezi osobní a nákladní dopravou přitom může dle navrhovatele být z hlediska hlukové zátěže zásadní s ohledem na zpravidla významně vyšší hmotnost nákladních vlaků a rozdílné aerodynamické vlastnosti. Dle veřejně dostupných informací navíc dle navrhovatele Správa železnic počítá s denním provozem až 150 nákladních vlaků, což je zhruba 1 nákladní vlak každých 10 minut (viz webová stránka Správy železnic: <https://vrtky.cz/krusnohorsky-tunel> a str. 20 Přepavní prognózy, jež je součástí Studie proveditelnosti). Na nutnost doplnit posouzení vlivu hluku z osobní a nákladní dopravy upozorňuje dle navrhovatele i Ing. Paciorková ve shora zmíněném odborném posouzení.
22. Hluková zátěž byla dle navrhovatele dále vyhodnocena jako vyhovující i na základě nesprávného předpokladu, že po celé délce koridoru VRT bude možné zachovat mezi tratí a obytnou zástavbou dostatečný odstup a instalovat odpovídající protihluková opatření. Tento předpoklad přitom alespoň v případě území navrhovatele nemůže být naplněn, a to s ohledem na výrazné zúžení koridoru na území navrhovatele a jeho těsnou blízkost ke dvěma zastavěným částem navrhovatele. To však nebylo dle navrhovatele v rámci SEA vůbec zohledněno.
23. Navrhovatel dále nesouhlasil se závěrem SEA ve věci vlivu koridoru VRT na krajinu a krajinný ráz. Na str. 144 SEA je pro variantu ŽD1-A (a pro zbývající dvě varianty shodně na str. 169 a 190) dle navrhovatele uvedeno, že vliv na krajinu a krajinný ráz bude s ohledem na prostorové parametry záměru nevýznamný. S tím však navrhovatel nesouhlasil, neboť nebyly řádně posouzeny poměry v území dotčeném vedením koridoru VRT. Na území navrhovatele koridor vede v těsné blízkosti dvou zastavěných území skládajících se převážně jen ze zástavby bytových a rodinných domů a zahrádkářských kolonií. Jelikož má být portál umístěn v blízkém okolí těchto zastavěných území, jeho vizuální projev bude dle navrhovatele velmi výrazný a rušivý pro vysoký počet obyvatel. Tento vliv měl být dle navrhovatele řádně vzat v potaz a posouzen, v důsledku čehož by nebylo možné vliv na krajinu hodnotit jinak než stupněm -2, tedy jako potenciálně významný negativní vliv.
24. **Ve čtvrtém okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal, že *koridor ŽD1* představuje neúnosné zatížení pro okolní lokality, a to zejména v úzkém místě, v němž prochází mezi dvěma zastavěnými územími navrhovatele (tj. mezi samotným Chlumcem a jeho místní

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

částí Stradovem). Na pomezí katastrálních území navrhovatele a města Chabařovice má být dle navrhovatele v rámci *koridoru ŽD1* vystavěn vjezd do tzv. Krušnohorského tunelu. Tato stavba má být provedena dvojicí jednokolejných tunelů, které budou sloužit pro dopravu jak osobních, tak i nákladních vlaků. Podle katastru nemovitostí je dle navrhovatele vzdálenost mezi okrajovými bytovými domy v Chlumci a rodinnými domy ve Stradově necelých 300 m.

25. Navrhovatel konstatoval, že jeho území se rozprostírá přímo u plánovaného vjezdu (portálu) do Krušnohorského tunelu, případně jen těsně za ním. V tomto místě mohou být dle navrhovatele hluk a vibrace intenzivnější, na což bude mít vliv i plánovaná vysoká rychlost vlaků, včetně těch nákladních, a enormní frekvence jejich průjezdů (každodenně v podstatě až každých 10 minut). Z veřejně dostupných materiálů dle navrhovatele vyplývá, že hned u portálu Krušnohorského tunelu se mají koleje rozbočovat na celkem 6 kolejí, kdy část z nich bude odbočovat na Chabařovice. Taková odbočka je dle navrhovatele nutně spojena s rozjížděním a bržděním vlaků, a tedy i s vyšší hlukovou zátěží, která bude o to intenzivnější, že se záměr v tomto místě nachází ve svahu, kde se zvuk snáze šíří a protihluková opatření nejsou tak efektivní. Navrhovatel považuje za zřejmé, že *napadenou aktualizací* vymezený koridor VRT významně zvýší hladinu hluku a vibrací v území. Již nyní je dle navrhovatele lokalita vystavena hlukové zátěži ze silniční dopravy jak z místní, tak i z nedaleké silnice č. I/13. Místní podmínky tak podle přesvědčení navrhovatele neumožňují na jeho území portál umístit, a to vzhledem ke zmíněné těsné blízkosti k zástavbě a emisím s ním spojeným.
26. Navrhovatel upozornil, že snaha o zmírnění dopadů stavby VRT není jen vůlí navrhovatele, ale povinnost šetřit území vyplývá obecně i z právních předpisů. K tomu odkázal na § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, (dále jen „zákon o životním prostředí“), kde se stanoví, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, které je definováno v § 5 téhož zákona. Z předmětné právní úpravy lze dle navrhovatele dovodit povinnost provádět opatření k ochraně před hlukem a vibracemi, nicméně navrhovatel pochybuje, že by tato povinnost mohla být splněna s ohledem na nedostatečný prostor mezi dotčenými lokalitami. I kdyby instalace opatření proti hluku a vibracím byla možná, vystavěním protihlukových opatření by dle navrhovatele mohly vzniknout estetické i funkční bariéry, které by celou lokalitu narušily a rozdělily.
27. Kromě samotného provozu VRT se navrhovatel obává též vlivů její výstavby. Stavby tohoto významu a velikosti jsou budovány po mnoho let. Po celou dobu budou dle navrhovatele muset obyvatelé snášet pohyb těžké techniky, související hluk, vibrace a celkově významnou nežádoucí zátěž svého blízkého okolí. Není též dle navrhovatele jasné, zda budou vůbec moci být zachována současná dopravní spojení využívaná i pěšími a cyklisty mezi Chlumcem a Stradovem, mezi nimiž navržený koridor přímo prochází.
28. Dále navrhovatel upozornil, že na jeho území je vymezena památková zóna rejst. č. ÚSKP 2387 – *Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova*. V roce 1813 se zde odehrála bitva Napoleonských vojsk se spojeneckou armádou Rakouska, Pruska a Ruska, kterou dnes připomínají nejrůznější památníky, pomníky a nachází se zde i několik hromadných hrobů. Navrhovatel je přesvědčen, že stavba VRT bude představovat neúnosnou zátěž pro tuto lokalitu. Dle navrhovatele bude zasaženo do památkové rezervace a do budoucna budou zprůtrhány vazby mezi místními částmi navrhovatele, a to jak z vizuálního, tak potenciálně i z funkčního hlediska. Tyto dopady i přes jejich závažnost v průběhu pořizování *napadené aktualizace* nebyly přes podané námitky navrhovatele vzaty v potaz. Dle navrhovatele měl odpůrce ve smyslu rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012-

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

64, při pořizování *napadené aktualizace* prověřit, zda mají plánované záměry šanci být v budoucnu vůbec realizovány, a to např. i z hlediska budoucího zatížení území. Dle navrhovatele tak postup odpůrce spočívající v nezohlednění navrhovatelem namítaného neúnosného zatížení lokality zakládá nezákonnost *napadené aktualizace*.

29. Navrhovatel dále uvedl, že odpůrce jeho námitky stran neúnosného zatížení lokality a památkové zóny vypořádal prostou argumentací, že předestírané dopady nemohou být z povahy věci předmětem posuzování při pořizování *napadené aktualizace*, jednalo by se o nepřípustnou podrobnost. Navrhovatel nikterak nerozporuje, že koridor VRT na úrovni zásad územního rozvoje představuje jen pruh v území, který bude dále zpřesněn v územních plánech měst a obcí, a do něhož se bude teprve umisťovat konkrétní stavba, jejíž parametry nelze na úrovni ZÚR dopodrobna předvídat a posuzovat, nicméně problémem je, že koridor VRT na jeho území prochází mezi dvěma obydlenými územími a je výrazně zúžen, v důsledku čehož není dobře možné neúnosnému zatížení lokality předejít. V čl. 69b bodu ch) výroku *napadené aktualizace* sice byl na základě požadavku Ministerstva kultury zakotven požadavek na řešení, které by minimalizovalo vlivy na kulturní hodnoty krajinné památkové zóny, což však s ohledem na zúžení koridoru není dle navrhovatele realizovatelné.
30. Dle navrhovatele v důsledku toho, že jím namítané nedostatky odpůrce vyhodnotil jako otázky, které mu nepřísluší při pořizování *napadené aktualizace* hodnotit, odpůrce se v rozhodnutí o námitkách vůbec nevypořádal s navrhovatelovou argumentací o nemožnosti předejít neúnosnému zatížení jeho území. *Napadená aktualizace* je tak v důsledku toho dle navrhovatele i **nepřezkoumatelná** pro nedostatek důvodů.
31. **V pátém okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal nedostatečná kompenzační opatření ke snížení negativních vlivů na lokalitu. Dle navrhovatele jsou kompenzační opatření předestíraná v *napadené aktualizaci* (ve vztahu k vybrané variantě ŽD1-C – viz str. 45 a následující odůvodnění *napadené aktualizace*) naprosto nedostatečná, a to hned z několika důvodů.
32. Zaprvé jsou dle navrhovatele kompenzační opatření formulována velmi obecně a jen pro celé varianty koridoru, tudíž nezohledňují konkrétní specifické podmínky v místech podél celé jeho délky. Na jejich základě tedy dle navrhovatele nelze mít za to, že bude na eliminaci negativních vlivů nejen na území navrhovatele kladen dostatečný důraz v navazujících procesech.
33. Zadruhé dle navrhovatele byl v SEA v rámci kompenzačních opatření navržen následující požadavek: „*Umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou*“ (v odůvodnění *napadené aktualizace* na str. 46 pro variantu ŽD1-C). V orientačním popisu vymezení variant koridoru na str. 99 se dle navrhovatele pro variantu ŽD1-C uvádí, že „*konkrétní umístění jižního portálu tunelu v okolí Chabařovic není v úrovni 5aZÚR ÚK předjímáno*“. Navrhovatel nesouhlasil s těmito závěry. Součástí koridoru za městem Ústí nad Labem je totiž dle navrhovatele „odbočka“, která má spojit v obou směrech VRT se stávající tratí v Chabařovicích. Kvůli tomuto napojení není dle navrhovatele možné tunel vybudovat na dřívějším místě před touto „odbočkou“, čímž se prostor pro umístění portálu Krušnohorského tunelu výrazně omezil. Vjezd do Krušnohorského tunelu je tak dle navrhovatele od počátku fakticky uvažován v konkrétním místě na území navrhovatele. Podrobné vyhodnocení místních podmínek nebylo dle navrhovatele provedeno a v budoucnu ani nebude efektivní, jelikož mezi Ústím nad Labem a Krušnými horami je

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

až po území navrhovatele v trase koridoru VRT jen zastavěné území, které stavbě portálu nevyhovuje. Navrhovatel byl tedy v podstatě postaven před hotovou věc, jelikož se pouze na jeho území nachází úzká nezastavěná plocha, která má nejspíše pro účely portálu postačovat. Navržené kompenzační opatření je tudíž bezpředmětné a nemůže být realizováno, jelikož umístění vjezdu do Krušnohorského tunelu je již předem stanoveno.

34. Zatřetí je dle navrhovatele v požadavcích na prostorová opatření vyplývajících ze SEA stanoveno, že má být zajištěna dostatečná šíře koridoru „pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“ (viz odůvodnění *napadené aktualizace* na str. 45 pro variantu ŽD1-C). Na území navrhovatele je koridor VRT výrazně zúžen a nachází se v těsné blízkosti obytných částí, což dle navrhovatele vede k důvodným pochybnostem, že bude možné jakákoli opatření k zamezení výše zmíněným emisím provést.
35. Ze skutečností uvedených výše dle navrhovatele vyplývá, že požadavkům provedeního posouzení SEA fakticky nelze dostat, má-li být VRT realizována způsobem dle *napadené aktualizace*. Též tento závěr sám o sobě dle navrhovatele představuje důvod rozporu *napadené aktualizace* s právními předpisy.
36. Navrhovatel upozornil, že na nedostatečnost kompenzačních opatření poukazoval svými námitkami, které však odpůrce adekvátně nevypořádal. Dle navrhovatele odpůrce argumentoval, že v době pořizování *napadené aktualizace* není známo technické řešení stavby a její přesné umístění, a proto nemohou být známy ani její přesné dopady na jednotlivé složky životního prostředí včetně obyvatel a navržena konkrétní opatření. Navrhovatel upozornil, že jeho námitka směřovala k tomu, že i přes svou obecnost musejí zásady územního rozvoje vymezovat taková kompenzační opatření, která budou reálně proveditelná a účinná. Tomu právě dle navrhovatele *napadená aktualizace* nedostála, neboť navrhuje opatření, která realizovatelná fakticky nejsou. K namítané faktické nerealizovatelnosti se však odpůrce dle navrhovatele nevyjádřil.
37. Již v době pořizování *napadené aktualizace* muselo být dle navrhovatele odpůrci umístění portálu Krušnohorského tunelu známo. Povinností odpůrce bylo dle navrhovatele zohlednit skutečný stav – tedy jediné možné umístění portálu v rámci *napadenou aktualizací* vymezeného koridoru VRT – a uzpůsobit mu kompenzační opatření tak, aby byla efektivní. K tomu se však dle navrhovatele již odpůrce v rozhodnutí o námitkách nikterak nevyjádřil a nevysvětlil tak, z jakého důvodu nebyla kompenzační opatření vymezena se zohledněním skutečného stavu.
38. Navrhovatel upozornil, že v námitkách zcela jasně uvedl, proč navržená eliminační a minimalizační opatření nejsou dostatečná, popř. proveditelná. S tím se však odpůrce nijak nevypořádal a nezdůvodnil, proč považuje navržená opatření za dostačující. Proto považuje navrhovatel *napadenou aktualizaci* za **nepřezkoumatelnou** pro nedostatek důvodů.
39. V šestém okruhu návrhových bodů navrhovatel namítal absenci předchozího geologického průzkumu. Dle navrhovatele nebyla v procesu pořizování *napadené aktualizace* adekvátně posouzena geologická stavba dotčeného území a nebylo prověřeno, zda je stavba VRT v pro ni vymezeném koridoru z geologického hlediska vůbec realizovatelná. V důsledku toho je dle navrhovatele *napadená aktualizace* stížena závažnou vadou způsobující její nezákonnost.
40. Dle navrhovatele je pro územní plánování stanovena v § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona mimo jiné povinnost prověřovat a posuzovat geologickou stavbu území. Míra

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

podrobnosti takového geologického zkoumání se dle navrhovatele odvíjí od stupně územně plánovací dokumentace, jejímž podkladem se výsledky zkoumání mají stát. Vymezení dopravního koridoru v zásadách územního rozvoje je dle navrhovatele poměrně obecné, neumisťuje konkrétní stavbu a slouží teprve k následnému zpřesňování koridoru. I přesto ale nelze dle navrhovatele v této fázi na prověření a posouzení geologické stavby dotčeného území rezignovat. I v případě zásad územního rozvoje je dle navrhovatele nutno geologickou stavbu dotčeného území zkoumat, a to v takové míře, aby se již při jejich pořizování prověřilo, zda jsou navržené způsoby využití na daném území vůbec realizovatelné. K tomu odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526.

41. Navrhovatel konstatoval, že vysokorychlostní železniční trati představují dopravní infrastrukturu, na niž se na základě § 1 odst. 1 a 2 písm. b) aplikuje zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné dopravní infrastruktury, (dále jen „liniový zákon“). Liniový zákon v § 2f stanoví, že je každý povinen umožnit provádění měření a průzkumných prací v rámci přípravy stavby dopravní infrastruktury (mimo jiné), a to i před zahájením řízení, kterým se stavba povoluje. Provádění průzkumných prací v souvislosti s plánovanou realizací VRT tedy dle navrhovatele není omezeno jen na fázi povolování stavby. Dle navrhovatele se Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 22. 3. 2022, sp. zn. Pl. ÚS 39/18, touto otázkou zabýval a zaměřil se i na to, zda je možné průzkum provádět na více v úvahu přicházejících trasách s vědomím, že některá z nich ani nebude pro stavbu využita. Dospěl přitom k závěru, že „*právě stadium (předběžných) příprav liniových staveb (zejména ve fázi plánování a studií proveditelnosti) může s ohledem na jejich specifické rysy odůvodňovat provádění měřicích či průzkumných prací na vícero lokalitách a komparaci možných variant řešení během jejich plánování.*“ S odkazem na zmíněnou judikaturu navrhovatel dovodil, že je vhodné v co nejranější fázi opatřit dostatek poznatků o dotčeném území, aby se co nejdříve zjistilo, zda je dané území pro určité využití vhodné, nebo ne, a předešlo se zbytečnému vynakládání prostředků. Navrhovatel upozornil, že i Agentura ochrany přírody a krajiny ve svém vyjádření ze dne 24. 3. 2021, č. j. SR/0726/UL/2021-3, doporučila podložit *napadenou aktualizaci* podrobným geologickým průzkumem.
42. K adekvátnímu prověření, zda je v území dotčeném koridorem VRT z geologického hlediska vůbec možné stavbu VRT realizovat, však dle navrhovatele v průběhu pořizování *napadené aktualizace* nedošlo s odůvodněním, že je zpracována v měřítku 1: 100 000 a dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (včetně SEA) obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Z provedené SEA (strana 155) přitom dle navrhovatele vyplývá, že geologické podloží bude mít vliv nejen na samotnou možnost realizace VRT, ale též na její provoz. Vzhledem k úzké šíři koridoru na území navrhovatele není dle navrhovatele vyloučeno, že zatížení bude velmi intenzivní, když právě v pásmu 100 m od osy nejbližší traťové koleje je dle provedené SEA šíření vibrací nejvíce závislé na geologickém prostředí. Nepříznivá geologická skladba podloží by tedy dle navrhovatele tuto situaci mohla jen zhoršit.
43. Navrhovatel vyjádřil obavy, že se na jeho území nepříznivá geologická skladba nachází. Poukázal na článek Mgr. Jiřího Zmítka *Krušnohorský tunel – úvodní představení* publikovaný v 30. ročníku časopisu *Tunel* (č. 4/2021), kde se uvádí, že území navrhovatele a jeho okolí z geologického hlediska není stabilní. Mgr. Zmítka ve zmíněném článku dle navrhovatele přímo uvádí, že se v území vyskytují horniny s nepříznivými geotechnickými parametry a že je území narušeno několika výraznými zlomy či poruchovými pásmy, v nichž dochází k

posunům jednotlivých litologických celků v řádech desítek až stovek metrů. Závěrem prostředí označil za nevhodné pro TBM (tj. pro ražbu tunelu).

44. Nevhodnost území navrhovatele pro významnější geologické zásahy dokládá dle navrhovatele dále skutečnost, že v minulosti na jeho území došlo v těsné blízkosti zástavby k sesuvu půdy, což mělo za následek i výrazné promáčení lokality vývěrem podzemní vody. V souvislosti se sanací sesuvu bylo dle navrhovatele zpracováno hydrogeologické posouzení (*Hydrogeologické posouzení pro sanaci sesuvu v obci Chlumec, okres Ústí n. L. ze dne 26. 4. 1993, zpracované Janem Kněžkem*). Na str. 3 a 4 hydrogeologického posouzení se dle navrhovatele výslovně uvádí, že skalní podloží území navrhovatele je složeno z jílovců a tufitů, které jsou k sesouvání náchylné, kdy se více než  $\frac{3}{4}$  existujících sesuvů vyskytuje právě v těchto dvou druzích hornin. Navrhovatel konstatoval, že v důsledku sesuvu došlo i k posunutí staveb v severozápadní části území navrhovatele, přičemž pohyby jsou patrné po více než 30 letech od sesuvu i dnes. Na rizikovost geologického podloží na území navrhovatele upozorňuje dále i RNDr. Vladimír Cajz, CSc. ve videu na následujícím odkazu: <https://www.youtube.com/watch?v=5lufBkBmhC0>. Na videu je dle navrhovatele patrné i zvlnění chodníků v důsledku stále probíhajících pohybů. S ohledem na vše uvedené tedy existuje dle navrhovatele důvodný předpoklad, že při zásahu do geologického podloží na území navrhovatele a v jeho okolí v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní železniční trati se bude situace opakovat a dojde k sesuvům, které by mohly ohrozit životy, zdraví a majetek obyvatel navrhovatele. V souvislosti s nevhodnou geologickou stavbou na svém území navrhovatel dále pochybuje, že bude možné stavbu Krušnohorského tunelu provádět hlubinně s určitou minimalizací dopadů na přilehlé okolí, ale že bude muset být prováděna v otevřeném výkopu.
45. Navrhovatel dále uvedl, že na jeho území se nacházejí četné vodní zdroje s ochrannými pásmy, které by prováděním geologických prací při budování vysokorychlostní železniční trati a tzv. Krušnohorského tunelu mohly být závažným způsobem poškozeny. To by dle navrhovatele mohlo mít za následek jednak nepříznivé ovlivnění kvality a vydatnosti těchto vodních zdrojů, ale i zvýšení nebezpečí sesuvů (je obecně známo, že podmačené prostředí je k sesuvům náchylnější – to potvrzuje ostatně i zmíněné hydrogeologické posouzení na str. 6). Jak však dle navrhovatele vyplývá z kapitoly 6.5. *Hodnocení koridoru Varianta C: ŽD1-C SEA* (str. 183 an.), ani tento aspekt nebyl řádně posouzen a zpracování hydrogeologického posouzení bylo ponecháno až na další fázi přípravy záměru. V době vydání *napadené aktualizace* tak nebylo a nadále není jisté, zda hydrogeologické poměry na území navrhovatele umožní vysokorychlostní železniční trať v daném koridoru realizovat.
46. Navrhovatel zdůraznil, že ve svých námitkách na nutnost provést adekvátní posouzení geologických poměrů upozorňoval. Odpůrce navrhovatelovým námitkám nevyhověl a geologický průzkum lokality dotčené koridorem VRT nedoplnil. Své rozhodnutí o námitce postavil odpůrce dle navrhovatele na odůvodnění, že v době pořizování zásad územního rozvoje (popř. jejich aktualizace) ještě není známa konkrétní podoba záměru, pro který byla plocha či koridor vymezena, ani kde přesně a zda vůbec bude realizován, a proto je dle odpůrce geologický posudek vyžadován až ve fázi povolování konkrétní stavby. Dle navrhovatele zmíněná argumentace odpůrce nemůže obstát. Dle navrhovatele nelze upustit od zkoumání geologických poměrů dotčené lokality alespoň v základní rovině, zda je zamýšlený záměr s ohledem na tyto poměry vůbec realizovatelný. Nelze dle navrhovatele ani souhlasit s názorem odpůrce v rozhodnutí o námitce, že provádění geologického průzkumu dotčené lokality ve fázi pořizování *napadené aktualizace* by bylo neefektivní.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

47. Dle navrhovatele odpůrce v rozhodnutí o námitce uvádí, že při pořizování *napadené aktualizace* byla rizika spojená s geologickou stavbou území posouzena v rámci SEA, avšak není tomu tak. V rámci SEA sice dle navrhovatele došlo k posouzení vlivů jednotlivých variant ŽD1-A, B a C na horninové prostředí, ložiska, poddolovaná a sesuvná území, avšak jen velmi obecně a i přes konstatování potenciálních významně negativních přímých vlivů realizace vysokorychlostní železniční trati na tuto složku nebyla prověřena samotná realizovatelnost trati v navržených koridorech VRT. To bylo ponecháno až na fázi projektování stavby.
48. **V sedmém okruhu** návrhových bodů navrhovatel namítal nepřezkoumatelnost vypořádání jeho námitek. Navrhovatel zopakoval, že dne 30. 1. 2023 uplatnil včasné námitky k návrhu *napadené aktualizace*. Odpůrce však dle navrhovatele tyto námitky nevypořádal dostatečným a odpovídajícím způsobem. Níže uvedl navrhovatel konkrétní případy, kdy dle jeho názoru nelze z odůvodnění vypořádání námitek vyčíst, proč odpůrce považuje navrhovatelovy námitky a jím uváděné konkrétní skutečnosti za nerelevantní, popř. jsou v odůvodnění některé námitky navrhovatele vypořádány jen obecným konstatováním nebo vůbec.
49. Navrhovatel konstatoval, že ve svých námitkách mimo jiné poukazoval na nedostatky SEA spočívající v nesprávném hodnocení vlivů *napadené aktualizace* na krajinný ráz. Odpůrce k tomu dle navrhovatele v rozhodnutí o námitkách jen uvedl, že koridor VRT se posuzuje v celé své délce a nelze posuzovat jen území navrhovatele. Navrhovatel takové odůvodnění nepovažuje za dostatečné. Koridor VRT se dle navrhovatele samozřejmě posuzuje v celé své délce, ale pokud určitá jeho část vyvolává významné negativní vlivy, je nutno takovou skutečnost při posuzování vlivů zohlednit. Z odůvodnění rozhodnutí o námitce nelze dle navrhovatele seznat, z jakého důvodu by neměla být specifika na území navrhovatele při posuzování vlivů brána v potaz.
50. Navrhovatel dále uvedl, že v námitkách upozorňoval také na neúnosné zatížení svého území, což podložil podrobnými věcnými argumenty. Odpůrce k tomu pouze uvedl, že koridor VRT představuje jen pruh v území, který bude teprve zpřesňován v navazujících územně plánovacích dokumentacích, a že aktuálně nelze předvídat parametry konkrétní stavby. Takové odůvodnění však dle navrhovatele není správné a dostatečné. Je zřejmé, že se odpůrce vůbec nezabýval konkrétními argumenty navrhovatele, kterými poukazoval na specifika koridoru VRT na svém území, v jejichž důsledku bylo možné již ve fázi pořizování *napadené aktualizace* zcela přesně předvídat nepříznivé dopady spojené s případnou realizací VRT. Odpůrce se pak dle navrhovatele ani nevypořádal s jeho argumentací o nemožnosti předejít neúnosnému zatížení jeho území v důsledku úzké šířky koridoru VRT a jeho těsné blízkosti k obytné zástavbě.
51. Navrhovatel dále uvedl, že svými námitkami vytýkal nedostatečnost kompenzačních opatření. Navrhovatel poukazoval zejména na jejich obecnost a faktickou nerealizovatelnost pramenící z nedostatečného zohlednění skutečného stavu při pořizování *napadené aktualizace*. Odpůrce ale navrhovatelovy námitky vůbec nevypořádal. Z odůvodnění rozhodnutí o námitkách dle navrhovatele není zřejmé, z jakého důvodu považuje odpůrce kompenzační opatření za dostatečná a realizovatelná. I v tomto směru je tedy *napadená aktualizace* nepřezkoumatelná.

#### Vyjádření odpůrce k návrhu

52. Odpůrce ve svém vyjádření navrhl zamítnutí návrhu pro nedůvodnost. Uvedl, že navrhovatel je zjevně nadále přesvědčen, že předmětem *napadené aktualizace* bylo nalezení nejvhodnější varianty koridoru pro VRT na území Ústeckého kraje ze všech do úvahy přicházejících variant. Tak tomu ovšem dle odpůrce nebylo.
53. V návrhu na aktualizaci ZÚR ÚK, který Správa železnic podala dne 27. 1. 2022 u Krajského úřadu Ústeckého kraje, byly uvedeny 3 finální varianty řešení trasy koridoru VRT na území Ústeckého kraje. Dle odpůrce tedy předmětem *napadené aktualizace* tak již bylo toliko prověření takto předložených variant s cílem vymezení nejvhodnější z nich. Odpůrce upozornil, že mu nepříslušelo návrh Správy železnic rozšiřovat o další varianty vedení trasy. Jediné, co odpůrce ve vztahu k předmětnému návrhu učinil, bylo to, že jeho posouzení podmínil současným posouzením koridoru *územní rezervy* z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, jelikož žádná z předložených variant se územně neshodovala s koridorem, který byl v podobě *územní rezervy* v ZÚR ÚK vymezen od roku 2011. Odpůrce chtěl mít jistotu, že varianty tras předložené Správou železnic nebudou mít na udržitelný rozvoj území horší dopady než potenciální trasa vedená v doposud sledovaném koridoru *územní rezervy*. Odpůrce zdůraznil, že tímto krokem nedoplnil k návrhu Správy železnic variantu k rovnocennému prověření. Koridor *územní rezervy* totiž nebyl rozpracován do podrobnosti srovnatelné s aktuálními variantami Správy železnic. Odpůrce proto požadoval toliko jisté srovnání vlivů Správou železnic předložených variant na udržitelný rozvoj území oproti vlivům, které je možné pojmenovat ve vztahu ke koridoru *územní rezervy*.
54. Provedené posouzení koridoru *územní rezervy* z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území dle odpůrce splnilo podmínku uloženou usnesením *zastupitelstva* č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022. Odpůrce získal stěžejní informaci, že hypotetická varianta vymezená v rámci doposud sledovaného koridoru *územní rezervy* by mohla mít na udržitelný rozvoj území v mnoha aspektech srovnatelné vlivy jako varianty ŽD1-A, B a C předložené Správou železnic, nicméně v některých aspektech by tyto vlivy mohly být horší. Odpůrce zdůraznil, že ve zmíněném usnesení *zastupitelstva* nebylo pořizovateli *napadené aktualizace* – Krajskému úřadu Ústeckého kraje (dále jen „pořizovatel“) uloženo, aby provedl plnohodnotné prověření varianty trasy uvedené v koridoru dosavadní *územní rezervy*. Námitku navrhovatele proto považuje odpůrce za nedůvodnou.
55. Odpůrce dále považoval za nedůvodnou i námitku navrhovatele, že prověření možnosti vedení VRT v koridoru *územní rezervy* vyplývalo z § 23b stavebního zákona. Dle odpůrce uvedené ustanovení nestanoví povinnost, aby územní rezerva vždy nezbytně byla převedena na plochu či koridor se stanoveným způsobem využití. Zmíněné ustanovení dle odpůrce nevylučuje situaci, aby investor stavebního záměru, pro nějž byla územní rezerva v územně plánovací dokumentaci původně vymezena, po prověření potřebnosti záměru upustil od plánu jeho realizace v koridoru *územní rezervy* a požádal o vymezení koridoru v jiném místě. Odpůrce upozornil, že § 23b odst. 3 stavebního zákona stanoví pouze to, že územní rezerva se z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území neposuzuje v okamžiku jejího vymezení v územně plánovací dokumentaci, ale posouzení se provede až tehdy, bude-li projednávána aktualizace územně plánovací dokumentace, která územní rezervu v jím vymezeném území změní na plochu či koridor se stanoveným způsobem využití. Taková situace však dle odpůrce nenastala.
56. Odpůrce upozornil na rozsáhlost prací předcházejících *napadené aktualizaci*, při kterých došlo k vyloučení možnosti vedení nové železniční trati v doposud sledovaném koridoru

*územní rezervy*. V průběhu času došlo dle odpůrce ke změně celkové koncepce rychlých spojení na území České republiky. Oproti původní koncepci nejrychlejšího spojení velkých sídelních aglomerací Praha – Drážďany – Berlín pro osobní dopravu, kdy spojení zcela míjelo Ústí nad Labem, se dle odpůrce v navazujících studiích a hodnoceních postupně vyvíjel odborný názor na celkovou koncepci rozvoje dopravního kolejového systému a obsluhy sídelních center. Zásadním pro rozhodování o poloze vedení VRT se dle odpůrce stala strategie, která směřuje k přímé obsluze, jak velkých evropských sídelních center a aglomerací, tak i významných regionálních center a aglomerací v rámci České republiky. Původně zvažovaná trasa koridoru *územní rezervy* se tak dle odpůrce ukázala jako nevyhovující novým požadavkům.

57. Odpůrce dále uvedl, že usnesením vlády České republiky č. 389/2017 ze dne 22. 5. 2017 byl schválen *Program rozvoje RS* jako výchozí strategický dokument, v němž se již pracuje s variantou napojení vysokorychlostní trati na město Ústí nad Labem. Odpůrce zdůraznil, že nedisponoval odbornými podklady, na jejichž základě by sám iniciativně mohl usilovat o překlopení *územní rezervy* do konkrétní trasy VRT. Dle odpůrce by případné iniciativní obstarávání takovýchto podkladů z jeho strany nebylo vůbec namístě s ohledem na skutečnost, že jde o stavební záměr celostátního i mezinárodního významu.
58. Odpůrce nesouhlasil, že by bylo jeho povinností v rámci pořizování *napadené aktualizace* prověřit i jiné varianty než ty, které předložila Správa železnic. Dle odpůrce mohl navrhovatel uplatnit své námitky proti návrhu aktualizace ve lhůtě 7 dnů ode dne veřejného projednání, které se konalo dne 24. 1. 2023, přičemž ve stanovené lhůtě uplatnil navrhovatel námitky podáním ze dne 30. 1. 2023, v němž ovšem žádnou konkrétní alternativní trasu vysokorychlostní trati nenavrhoval. Jestliže si navrhovatel později nechal zpracovat od společnosti PRO CEDOP s. r. o. materiál s názvem *Studie alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel*, nezakládalo to dle odpůrce zákonnou povinnost zabývat se požadavkem navrhovatele na posouzení alternativní trasy ani povinnost vypořádat se se související argumentací navrhovatele.
59. K námitkám navrhovatele o nedostacích vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) odpůrce uvedl, že považuje SEA za ucelené, řádně odůvodněné a obsahově odpovídající měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Odpůrce upozornil, že v měřítku aktualizace ZÚR ÚK 1:100 000 nelze zohlednit specifika území každé obce v kraji, a posouzení vlivů tak nebylo možné blíže konkretizovat ani ve vztahu k území navrhovatele. Předpokládané vlivy koridoru nové železniční trati byly dle odpůrce ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí v souladu se zákonem posuzovány jedním hodnocením pro celou délku koridoru.
60. Dle odpůrce navrhovatel v průběhu pořizování *napadené aktualizace* neuplatnil námitky týkající se otázek záboru ZPF a hlukového posouzení (ve vazbě na rozlišení mezi osobní a nákladní železniční dopravou), a proto se k nim odpůrce nemohl vyjádřit. Vliv *napadené aktualizace* na zemědělskou půdu, resp. předpokládaný zábor ZPF, je dle odpůrce řešen na stranách 92-94 SEA, přičemž metodika výpočtu záboru ZPF je popsána na stranách 134-137 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Odpůrce nesouhlasil s navrhovatelem, že v měřítku zásad územního rozvoje není možné rozlišit zábor ZPF s rozlišením dle tříd ochrany. V odůvodnění *napadené aktualizace* je dle odpůrce dále vysvětleno, proč by práce s údaji o předpokládaném dočasném záboru ZPF nemohla mít potřebnou vypovídající hodnotu.

61. K námitkám navrhovatele o neúnosném zatížení jeho území odpůrce uvedl, že obsahově totožné námitky uplatnil navrhovatel k návrhu *napadené aktualizace*. Již v rozhodnutí o těchto námitkách odpůrce vysvětlil, jaké aspekty a vlivy VRT byly v okamžiku aktualizace ZÚR ÚK hodnotitelné. Dle odpůrce navrhovatelem předešlé dopady budování portálu Krušnohorského tunelu i železniční tratě jako takové, jakož i dopady následného provozu na železniční trati na město Chlumec a jeho obyvatele, nemohou být z povahy věci předmětem posuzování při pořizování *napadené aktualizace*, ale až předmětem dalších postupů územního plánování, zejména řízení o povolení záměrů. Dle odpůrce sice již při zakotvení příslušného koridoru do územně plánovací dokumentace dochází k prvotnímu prověřování možnosti budoucí realizovatelnosti záměru, nicméně z povahy věci jde vždy o celostní prověřování na koncepční úrovni a o prověřování odpovídající podrobnosti příslušné územně plánovací dokumentace. Při posuzování vlivů *napadené aktualizace* tak dle odpůrce nebylo možné zohlednit konkrétní umístění stavby v koridoru, ani její konkrétní technické parametry. Nebylo možné zpracovat ani konkrétní hlukové či imisní posouzení, a tedy ani vyhodnotit jejich výsledky ve vztahu k možnému zatížení území konkrétních obcí, respektive ovlivnění života jejich obyvatel.
62. Ve vztahu k navrhovatelem namítanému dotčení území krajinné památkové zóny *Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova* odpůrce uvedl, že v rozhodném úseku plánované VRT je uvažováno s jejím vedením v tunelu, a proto zde významný vliv na uvedené památkově chráněné území není předpokládán.
63. K námitkám navrhovatele o nedostatečných kompenzačních opatřeních odpůrce uvedl, že řešení konkrétních opatření k eliminaci případných negativních dopadů provozu VRT na nemovitosti a obyvatele spadá do fáze budoucího povolování konkrétního stavebního záměru. Skutečnost, že Správa železnic již v době pořizování *napadené aktualizace* zadávala práce na zpracování dokumentace pro povolení stavby nebo že v rozhodné době seznamovala veřejnost s konkretizovanou podobou svého záměru, na výše uvedeném dle odpůrce nic nemění. K eliminaci, případně ke zmírnění předpokládaných negativních vlivů na složky životního prostředí, byla dle odpůrce v *napadené aktualizaci* navržena eliminační a minimalizační opatření, a to formou úkolu pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu.
64. K námitkám navrhovatele o absenci předchozího geologického průzkumu odpůrce uvedl, že i v tomto případě spadá požadavek navrhovatele na zpracování konkrétního geologického průzkumu (nadto zaměřeného specificky na území navrhovatele) do fáze budoucího povolování konkrétního stavebního záměru. Pro potřeby *napadené aktualizace* dle odpůrce plně postačovala pravidelně aktualizovaná data z krajských územně analytických podkladů. Geologický posudek je dle odpůrce platnými právními předpisy vyžadován až k řízení o povolení konkrétního stavebního záměru. Nedůvodnost, stejně jako praktická nemožnost provedení geologického průzkumu v celé délce a šířce navrhovaného koridoru je dle odpůrce vysvětlena v rozhodnutí o obsahově podobné námitce navrhovatele. Odpůrce dále uvedl, že v rámci posouzení SEA byly mimo jiné posouzeny i potenciální vlivy *napadené aktualizace* na horninové prostředí, včetně sesuvných a poddolovaných území. Byl zjištěn přímý krátkodobý negativní vliv po dobu výstavby. Jako minimalizační opatření bylo dle odpůrce pro projektovou přípravu doporučeno provedení geologického a hydrogeologického průzkumu. Toto doporučení se tak dle odpůrce obsahově shoduje s výše zmíněným požadavkem platné právní úpravy.

65. K námitkám navrhovatele o nepřezkoumatelnosti vypořádání jeho námitek odpůrce uvedl, že se důsledně zabýval veškerými námitkami navrhovatele, přičemž má za to, že rozhodnutí o námitkách obsahuje ucelenou a přesvědčivou argumentaci, která v odpovídající míře podrobnosti vysvětluje důvody zamítnutí navrhovatelových námitek.

### Vyjádření Správy železnic

66. Správa železnic, jakožto osoba zúčastněná na řízení 1), soudu sdělila, že je oprávněným investorem ve smyslu § 42 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový stavební zákon“), a byla oprávněným investorem i dle § 23a stavebního zákona. *Napadená aktualizace* byla dle Správy železnic vydána na základě jejího návrhu, který podala v návaznosti na nový článek 83a PÚR, který byl do tohoto dokumentu vložen v rámci aktualizace č. 4 schválené usnesením vlády České republiky č. 618 ze dne 12. 7. 2021.
67. Správa železnic upozornila, že budoucí stavba dráhy RS4 *Drážďany – Ústí nad Labem – Praha vč. odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most* (dále jen „RS4“), jíž se bezprostředně týká předmět tohoto soudního řízení, je dle přílohy č. 3 nového stavebního zákona vyhrazenou stavbou a dle stejného zákona je i veřejně prospěšnou stavbou. Zároveň spadá pod režim § 1 odst. 2 písm. e), resp. f) liniového zákona. Stavba dráhy RS4 dle Správy železnic navazuje na dokument *Program rozvoje RS*, schválený usnesením vlády České republiky č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Tímto usnesením je dle Správy železnic deklarována též její klíčová role při přípravě novostaveb VRT, tedy včetně plánované dráhy RS4.
68. Správa železnic se obsáhle vyjádřila k samotnému návrhu, přičemž navrhla jeho zamítnutí pro nedůvodnost. Z jejího vyjádření i z logiky věci je zřejmé, že v soudním řízení podporuje odpůrce. Argumentace Správy železnic se z velké části překrývá s argumentací odpůrce, příp. Ministerstva dopravy. V zájmu stručnosti nepovažoval soud za potřebné podrobně rekapitulovat na tomto místě vyjádření Správy železnic, ve kterém se – byť jinými slovy – opakuje argumentace odpůrce uvedená výše. Soud považoval za vhodnější uvést argumentaci Správy železnic jdoucí nad rámec vyjádření odpůrce a Ministerstva dopravy (které navazuje).
69. Ohledně vývoje trasování VRT v relaci Praha – Drážďany Správa železnic uvedla, že původní koncipovaná trasa dle *územní rezervy* byla výsledkem zcela jiného, staršího ideového záměru, který byl posléze překonán. Původně se totiž počítalo s tím, že VRT bude představovat výlučně mezistátní tranzitní spojení mezi ČR a SRN, kdy – zjednodušeně řečeno – vlak zastaví v Praze a pak až v Berlíně a nic mezi tím (tzv. letadlo na kolejích). Původní trasování *územní rezervy* tak vycházelo z této dnes již překonané koncepce, která vůbec nepočítala s vnitrostátní dopravní obslužností. Tato původní koncepce se dle Správy železnic postupem času ukázala jako nevhodná a byla nahrazena aktuální koncepcí, formálně zakotvenou v *Programu rozvoje RS*, kde se počítá s využitím VRT i pro vnitrostátní přepravu formou vhodného provázání provozu na nově realizovaných VRT a modernizované konvenční infrastrukturu.
70. Dle Správy železnic navrhovatel ve svém návrhu neuvádí žádné konkrétní odborné přezkoumatelné argumenty, kterými by kvalifikovaně zpochybňoval či dokonce vyvracel závěry materiálů, jež byly podkladem pro *napadenou aktualizaci*, resp. kterými by prokázal, že zrušení původní *územní rezervy* a vymezení nového *koridoru ŽD1* odporuje právním předpisům. Dle Správy železnic navrhovatel pouze prezentuje své vlastní, alternativní odborné názory, což však neprokazuje nezákonnost *napadené aktualizace*.

71. Správa železnic dále uvedla, že samotná skutečnost, že by koridor mohl být teoreticky veden i jinudy, přičemž takovéto jiné vedení by do práv a oprávněných zájmů navrhovatele zasáhlo méně (avšak o to více by naopak mohlo zasáhnout do práv jiných subjektů), v žádném případě neznamena, že by zvolené trasování (a tím i celá *napadená aktualizace*) bylo nezákonné a mělo být korigováno ve správním soudnictví.
72. Závěrem svého vyjádření Správa železnic uvedla, že předmětem soudního přezkumu není zjišťování, zda zvolené řešení je jediné možné (ostatně takto jednoznačný závěr nelze u infrastrukturních záměrů zpravidla vůbec učinit – jakékoliv řešení je vždy nějakým kompromisem, který nikdy nemůže plně konvenovat všem), ale toliko posouzení, zda *napadená aktualizace* neodporuje právním předpisům, což v daném případě nenastalo.

### Vyjádření Ministerstva dopravy

73. Ministerstvo dopravy, jakožto osoba zúčastněná na řízení 2), navrhlo zamítnutí návrhu pro nedůvodnost. Upozornilo, že případné zrušení *napadené aktualizace* je velmi nežádoucí a mohlo by mít dalekosáhlé důsledky v přípravě a realizaci sledovaných dopravních staveb státu, kterými jsou železniční tratě dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), kde stát je vlastníkem všech celostátních drah a drtivé většiny drah regionálních. Výkon tohoto vlastnictví zajišťuje podle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů statní správy České republiky, Ministerstvo dopravy.
74. K návrhu samotnému Ministerstvo dopravy uvedlo, že trasa VRT Praha – Drážďany je vymezena v čl. 83a PÚR tak, že koridor je veden přímo přes Ústí nad Labem. Varianta VRT dle *územní rezervy* dle Ministerstva dopravy nevedla vůbec přes jakoukoli část města Ústí nad Labem. Město Ústí nad Labem bylo dle Ministerstva dopravy původně při vedení koridoru VRT *územní rezervou* napojeno tzv. úvratí mimo hlavní koridor trasy VRT Praha – Drážďany, tedy z provozního pohledu mimořádně nevhodně.
75. Dle Ministerstva dopravy došlo na základě změny koncepce, kterou schválila Vláda České republiky v roce 2017 a která má název *Program rozvoje RS*, ke změně přípravy infrastrukturní části moderní kolejové dopravy – tedy i ke změně přípravy vysokorychlostních tratí. Na základě této nové koncepce byla dle Ministerstva dopravy zajištěna Správou železnic *Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany*, která byla schválena Ministerstvem dopravy 22. 12. 2020.
76. Dle Ministerstva dopravy byly v rámci pracovní skupiny ze strany zástupců nově dotčených obcí vzneseny požadavky na prověření původní varianty řešení v trase původní *územní rezervy*. Ministerstvo dopravy však nemůže vynakládat jakékoliv finanční prostředky na prověřování koridoru *územní rezervy*, který není v souladu se schválenými dopravními koncepcemi státu nebo platnou PÚR. Požadavky obcí tedy dle Ministerstva dopravy nemohly být v plném rozsahu splněny, protože by to bylo v rozporu se zákony a povinnostmi týkajícími se finančních zájmů státu. Navíc varianta vedení koridoru v trase *územní rezervy* nesplňovala dle Ministerstva dopravy požadavky nové koncepce rychlých spojení. Ministerstvo dopravy zdůraznilo, že pořizovatel *napadené aktualizace* nemůže zajistit a prověřit jinou variantu vedení koridoru VRT, protože je tato kompetence pouze v gesci Ministerstva dopravy.
77. V prostoru města Chlumec došlo dle Ministerstva dopravy následně k úpravě výškového řešení VRT tak, aby portál vstupu do Krušnohorského tunelu zasahoval do správního území

města Chlumec v minimálním rozsahu. Dle Ministerstva dopravy takový akt však není předmětem *napadené aktualizace*, tím je pouze vymezení dopravního koridoru o určité šířce.

### Replika navrhovatele k vyjádření odpůrce a Ministerstva dopravy

78. Navrhovatel podal repliku, ve které ve vztahu k vyjádření odpůrce uvedl, že z právní úpravy, zejména z § 38 stavebního zákona, nevyplývá, že by měl být pořizovatel při pořizování aktualizace zásad územního rozvoje vázán návrhy variant koridorů od třetích osob. Naopak je pořizovatel povinen přezkoumatelně a komplexně odůvodnit přijaté řešení, včetně vybrané varianty ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona.
79. Co se týče záboru ZPF a hlukového hodnocení, navrhovatel upozornil, že odpůrce na jednu stranu tvrdí, že varianty trasování byly detailně prozkoumány a prověřeny Správou železnic, a na druhou stranu uvádí, že není možné navrhnout, resp. posoudit hlukové zatížení, protože není známa trasa a technické podrobnosti trati. Tyto okolnosti musí být dle navrhovatele prověřeny v rámci vymezených koridorů, není proto zapotřebí znát přesné údaje o vedení trasy. Pokud jde o neuplatnění námitek v rozsahu hlukového hodnocení a záboru ZPF, navrhovatel upozornil, že se jedná o záležitost veřejného zájmu, a nikoli zájmu jen navrhovatele. Pokud je v rámci ochrany veřejných zájmů shledána nezákonnost v územně plánovací dokumentaci, lze dle navrhovatele přistoupit k jejímu zrušení také bez podmínky předchozího napadení této vady v námitkách.
80. Ve vztahu k vyjádření Ministerstva dopravy navrhovatel uvedl, že ministerstvem uváděné dalekosáhlé důsledky na plánování VRT v České republice, vyvolané případným zrušením *napadené aktualizace* soudem, nemohou být kritériem, jež by zhojilo veškeré v návrhu namítané vady *napadené aktualizace*.
81. Navrhovatel nesouhlasil s názorem Ministerstva dopravy, že z PÚR vyplývá povinnost vedení koridoru VRT přímo přes Ústí nad Labem. Pokud PÚR uvádí výslovně Ústí nad Labem, jde dle navrhovatele o hrubé vymezení koridoru, kudy by měla budoucí trať VRT vést. PÚR tak dle navrhovatele nevyslovuje tímto ustanovením, že koleje musí vést územím města Ústí nad Labem, ale že je zapotřebí prověřit varianty VRT, které by představovaly rozumné spojení s Ústím nad Labem. Další podrobnosti už však dle navrhovatele náleží územně plánovací dokumentaci.

### Replika navrhovatele k vyjádření Správy železnic

82. Navrhovatel podal další repliku, ve které reagoval na vyjádření Správy železnic. Uvedl, že Správa železnic sice zmiňuje řadu podkladových studií vyhotovených v letech 2010-2020, ovšem v žádné z nich nejsou srovnávány varianty trasování VRT v rozsahu od Ústí nad Labem až k hranici s Německem, neboť variantní návrhy vedení VRT se týkaly jen trasování mezi Prahou a Ústím nad Labem.
83. Navrhovatel upozornil na posouzení provedené společností Atelier T-plan, s. r. o., které si nechal zpracovat odpůrce, a v němž byla vyhodnocena varianta trasování VRT *územní rezervou* jako nevhodná z důvodu propadání půdy, jež má být způsobeno hořící podzemní slojí. Toto tvrzení není dle navrhovatele pravdivé. Navrhovatel k uvedenému závěru z posouzení společnosti Atelier T-plan, s. r. o., předložil jako důkaz vyjádření společnosti DIAMO, státní podnik, ze dne 20. 1. 2023, která spravuje území v oblasti jezera Milada, ve které se nacházel lom Barbora III. Z obsahu vyjádření dle navrhovatele plyne, že v předmětné oblasti se nenachází hořící sloj, jelikož byla kompletně vytěžena. V rámci

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

prošetření variant před fází pořizování napadené aktualizace tak dle navrhovatele měl odpůrce k dispozici nepravdivé a zavádějící informace, podle nichž nebylo možné kvalifikovaně rozhodovat o variantách, o kterých se bude vést jednání v rámci pořizování *napadené aktualizace*.

84. Navrhovatel dále uvedl, že vedení trasy VRT přes jeho území *koridorem ŽD1* včetně umístění portálu Krušnohorského tunelu bylo dáno již před zahájením pořizování *napadené aktualizace*, k čemuž odkázal na videoprezentaci, dostupnou na adrese: <https://www.dresden-praha.eu/cz/prvni-vizualizace-portalu-krusnohorskeho-tunelu>, a na další internetové prezentace Správy železnic, ze kterých dle něj vyplývalo totéž.
85. Navrhovatel zdůraznil již v návrhu zmiňované zvýšení provozu železniční nákladní dopravy, k čemuž odkázal na Studii proveditelnosti (část *Přepravní prognóza* z prosince 2020) a na dokument *Rozšířená dopravní technologie Nové železniční spojení Praha – Drážďany* z 13. 1. 2022 (dále jen „Rozšířená dopravní technologie“). Z uvedených materiálů navrhovatel dovozoval, že v Krušnohorském tunelu bude převažovat železniční nákladní doprava, protože budou obyvatelé Chlumce více dotčeni hlukem.
86. Navrhovatel poukázal na skutečnost, že PÚR není soudně napadnutelná. V případě, že mělo dojít k závaznému vymezení trasy VRT, měla tato být dle navrhovatele obsažena v územním rozvojovém plánu, který je k těmto záměrům určen, podléhá standardnímu procesu pořizování včetně vyjádření veřejnosti a je přezkoumatelný ve správním soudnictví. To však v této věci nebylo dle navrhovatele učiněno. Takto zásadní koridor s rozsáhlými dopady do území mnoha obcí a dalších individuálních vlastníků pozemků a staveb na trase a v jejím okolí byl dle navrhovatele vymezen *de facto* v nenapadnutelném dokumentu PÚR.
87. Na podporu argumentace, že vymezený koridor VRT v *napadené aktualizaci* zasahuje do navrhovatelova práva na samosprávu, citoval navrhovatel z nálezu Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15, ohledně střetu práva obce na samosprávu se zásadami územního rozvoje. Uvedl, že ke střetu může dojít, pokud kraj reguluje vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží obcím, případně pokud podstatná část území obce již nemůže být smysluplně regulována na úrovni územního plánu. Umístění portálu a vedení trati VRT v tunelu je sice úkolem pro územní plánování dle čl. 69b odst. 1 textové části výroku *napadené aktualizace*, o vedení tratě a umístění portálu Krušnohorského tunelu však bylo dle navrhovatele již rozhodnuto.

### Jednání soudu

88. Zástupce navrhovatele při jednání soudu dne 3. 2. 2025 odkázal na podaný návrh a dvě repliky, přičemž stručně reprodukoval obsah návrhu. Zdůraznil, že o umístění portálu Krušnohorského tunelu bylo rozhodnuto mimo rámec pořizování *napadené aktualizace*.
89. Starostka navrhovatele uvedla, že bylo výrazně dotčeno právo navrhovatele na samosprávu, když se *de facto* nakreslila jedna čára v mapě, kudy má být vedena VRT, s odůvodněním, že jinak to nejde. Konstatovala, že v minulosti vznikla v Chlumci i petice proti stavbě VRT. Dále uvedla, že v dotčené části Chlumce bydlí občané, kteří se sem museli vystěhovat z Chabařovic, neboť bydleli v prostoru, kde je dnes jezero Milada, přičemž je obtížné takovým lidem vysvětlit, že mají být nyní zasaženi novou zátěží v podobě stavby VRT. Starostka dále uvedla, že navrhovatel si nechal na vlastní náklady zpracovat studii alternativní trasy přes své území, kterou však Ministerstvo dopravy a Správa železnic smetly

ze stolu. Upozornila, že na území města Chlumec je již prováděn geologický průzkum, avšak neprofesionálně.

90. Pověřená pracovnice odpůrce při tomto jednání odkázala na vyjádření k návrhu. Konstatovala, že odpůrce si nechal ještě před zahájením pořizování *napadené aktualizace* zpracovat posouzení provedené společností Atelier T-plan, s. r. o., které potvrdilo, že je z více důvodů výhodnější vést koridor VRT trasami vyplývajících ze Studie proveditelnosti než *územní rezervou*. Zdůraznila, že i kdyby navrhovatel či jiný subjekt přišel v procesu pořizování s alternativní trasou, muselo by se za ni postavit Ministerstvo dopravy. Dále uvedla, že odpůrce sice měl informace z pracovních skupin o podrobnostech stavby, ovšem nemohl to promítnout do *napadené aktualizace*, jelikož takový postup by byl v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona.
91. Zástupce Správy železnic při jednání odkázal na své písemné vyjádření k návrhu. Zdůraznil, že ze strany navrhovatele se jedná o faktický, případně odborný, nesouhlas s tím, jak byly jeho jednotlivé námitky vypořádány, což však nemůže zakládat nezákonnost *napadené aktualizace*.
92. Pověřená pracovnice Ministerstva dopravy při soudním jednání odkázala na písemné vyjádření k návrhu. K variantě vedení koridoru VRT *územní rezervou* zdůraznila, že objektivně nebylo možné zpracovat v procesu pořizování *napadené aktualizace* stejné prověření územní rezervy jako u variant koridoru ŽD1-A, B a C, jelikož ta varianta vedení koridoru *územní rezervou* nebyla rozpracována tak komplexně jako varianty ŽD1-A, B a C.
93. Soud při jednání na návrh navrhovatele provedl důkaz odborným posouzením Ing. Jarmily Paciorkové z dubna 2024, Studií proveditelnosti (Průvodní zpráva a grafická část znázorňující lokalitu navrhovatele), situačním výkresem s názvem RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN, Ústí nad Labem západ - portál Krušnohorského tunelu, v měřítku 1:10 000, který je přílohou *Smlouvy o dílo na zhotovení dokumentace pro územní řízení a dokumentace EIA* z veřejné zakázky Správy železnic pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu portálu Krušnohorského tunelu (dále jen „Situační výkres“), vyjádřením Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021, č. j. SR/0726/UL/2021-3, prezentací Správy železnic datovanou 1. 7. 2024 a zápisem ze *Závěrečného společného jednání pracovních skupin* ze dne 20. 6. 2024.
94. Soud v souladu s § 52 odst. 1 s. ř. s. zamítl pro nadbytečnost navrhovatelův návrh na provedení důkazu Zadávací dokumentací veřejné zakázky *RS4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, Ústí nad Labem západ – portál Krušnohorského tunelu* pro územní řízení (s výjimkou *Situačního výkresu*), dostupnou na odkazu: [https://zakazky.spravazeleznice.cz/contract\\_display\\_12240.html](https://zakazky.spravazeleznice.cz/contract_display_12240.html), facebookovým příspěvkem zastupitele Ústeckého kraje Jiřího Baudise z července 2021, *Studií alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel* z února 2024 od společnosti PRO CEDOP s. r. o., prezentací Správy železnic (na str. 17 plánků staveníšť u portálu Chabařovice), článkem Mgr. Jiřího Zmítka *Krušnohorský tunel – úvodní představení*, publikovaným v 30. ročníku časopisu Tunel (č. 4/2021), dokumentem s názvem *Hydrogeologické posouzení pro sanaci sesuvu v obci Chlumec, okres Ústí n. L.* ze dne 26. 4. 1993, zpracovaným Janem Kněžkem, videem s vyjádřením RNDr. Vladimíra Cajze, CSc., které je dostupné na youtube, vyjádřením DIAMO, státní podnik ze dne 20. 1. 2023, *Přepavní prognózou* ze Studie proveditelnosti, a Rozšířenou dopravní technologií ze dne 13. 1. 2022, videoprezentací Správy železnic, dostupnou na adrese: [Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.](https://www.dresden-</a></li></ol></div><div data-bbox=)

praha.eu/cz/prvni-vizualizace-portalu-krusnohorskeho-tunelu, dalšími internetovými prezentacemi, jejichž odkazy byly uvedeny v replice navrhovatele ze dne 27. 1. 2025, a žádostí společnosti SUDOP BRNO, spol. s r. o., ze dne 28. 11. 2023 o vyjádření k existenci inženýrských sítí, adresovanou navrhovateli, včetně situačního plánu.

### Posouzení věci soudem

95. Soud se nejprve při posuzování návrhu zabýval splněním podmínek řízení. Soud shledal, že je věcně a místně příslušný k projednání návrhu, dále že navrhovatel byl aktivně procesně legitimován k podání návrhu ve smyslu § 101a odst. 2 s. ř. s., kde je uvedeno, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části, vydaného krajem, může podat též obec. *Napadená aktualizace* je opatřením obecné povahy vydaným Ústeckým krajem a navrhovatel je obcí (městem) nalézající se na území tohoto kraje. Soud dále shledal, že návrh byl podán v zákonné lhůtě stanovené v § 101b odst. 1 s. ř. s. Dále soud uvádí, že rozsah soudního přezkumu opatření obecné povahy v daném případě byl dán § 101b odst. 2 a § 101d odst. 1 s. ř. s. Povinností navrhovatele je tvrdit, že opatření obecné povahy nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec návrhových bodů musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného opatření obecné povahy, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného opatření obecné povahy podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 s. ř. s. Takové vady však soud neshledal.
96. K návrhu navrhovatele, aby jeho věc byla spojena s věcí jiných navrhovatelů vedenou u zdejšího soudu pod sp. zn. 142 A 5/2024, soud uvádí, že ve smyslu § 39 odst. 1 s. ř. s. neshledal důvod ke spojení obou věcí. Je zde sice patrná určitá skutková souvislost spočívající v tom, že v obou věcech je napadeno stejné opatření obecné povahy, přičemž se jedná o vymezení *koridoru ŽD1*. Zároveň je však zřejmé, že obě věci se v podstatné části argumentace týkají jiných úseků *koridoru ŽD1* a zčásti jsou uplatněny v obou věcech rozdílné námitky. Dále i s přihlédnutím k obsáhlosti obou návrhu a množství návrhových bodů nepovažoval soud za vhodné spojení zmíněných dvou věcí ke společnému projednání a rozhodnutí.
97. Pokud jde o samotný soudní přezkum opatření obecné povahy, zdejší soud dále upozorňuje účastníky na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS, podle kterého „*po novele soudního řádu správního provedené zákonem č. 303/2011 Sb. je soud při přezkumu opatření obecné povahy, s výjimkami plynoucími z právní úpravy, vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 soudního řádu správního). Pro soud naopak není závazný tzv. algoritmus přezkumu, jak byl poprvé vymezen v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS*“. Zdejší soud proto nepostupoval podle algoritmu přezkumu, ale přezkoumal *napadenou aktualizaci* v rozsahu navrhovatelem uplatněných námitek (návrhových bodů).
98. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu, po prostudování obsahu předložené spisové dokumentace a po provedeném jednání dospěl k závěru, že návrh není důvodný.
99. Soud konstatuje, že navrhovatel uplatnil v návrhu vícero námitek nepřezkoumatelnosti. Část těchto námitek je uvedena v sedmém okruhu návrhových bodů. Zbýlá část námitek je uvedena v rámci jiných okruhů návrhových bodů, a to jednotlivě ve vztahu ke konkrétním částem odůvodnění *napadené aktualizace*. Soud předesílá, že neshledal žádnou z námitek nepřezkoumatelnosti důvodnou a vzhledem k tomu, že odpůrce a osoby zúčastněné na

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

řízení se ve svých písemných vyjádřeních k návrhu přidržely uspořádání námitek v návrhu, považoval soud za vhodnější, přehlednější a ve výsledku i stručnější vypořádat jednotlivé námitky nepřezkoumatelnosti přímo v rámci vypořádání konkrétního návrhového bodu, místo toho, aby na tomto místě rozsudku přednostně uváděl jednotlivé námitky nepřezkoumatelnosti a jejich vypořádání. Soud proto při vypořádání návrhových bodů zachoval pořadí jejich uplatnění v návrhu.

100. Ve vztahu k dalším návrhovým bodům soud připomíná, že podstatným účelem územního plánování je koordinace veřejných i soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území (§ 18 odst. 3 stavebního zákona). Při koordinaci zájmů v území dochází z povahy věci ke střetům mezi zájmy jednotlivých soukromých subjektů i ke střetům jejich zájmů s veřejnými záměry v území. Výsledkem těchto střetů nutně musí být stav, kdy přijatý územní plán či zásady územního rozvoje bezesbytku neuspokojí představy každého. Jde však vždy o míru přiměřenosti takového omezení vzhledem ke konkrétním podmínkám v území. Právě proto, aby mohla být zachována tato přiměřenost zásahů do jednotlivých zájmů, je upraven proces přijímání územního plánu či zásad územního rozvoje tak, aby dotčené osoby mohly v průběhu jeho přijímání uplatnit svá stanoviska (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 7. 2010, č. j. 8 Ao 3/2010-194). V procesu územního plánování tak dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných, a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103, č. 2552/2012 Sb. NSS).
101. Nejvyšší správní soud poukázal ve své předchozí judikatuře i na to, že se při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace řídí zásadou zdrženlivosti (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS). Ve shodě s tím zdejší soud upozorňuje na to, že stanovit funkční využití území a jeho rozvoj při splnění všech cílů a zásad územního plánování je činností, do které soudy rozhodující ve správním soudnictví mohou zasahovat pouze minimálně. Přísluší jim přezkoumávat, zda územně plánovací dokument přijal pravomocí nadaný a kompetentní orgán a zda přitom postupoval zákonem předepsaným způsobem (blíže viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 Ao 1/2006-74, č. 968/2006 Sb. NSS).
102. Soudy rozhodující ve správním soudnictví jsou také bezpochyby povolány k ochraně vlastnického práva, k jehož změně či omezení dochází i přijetím zásad územního rozvoje či jejich aktualizace. Nejvyšší správní soud opakovaně konstatoval, že soudy rozhodující ve správním soudnictví mají zabránit prvkům libovůle při přijímání územního plánu (srov. např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS; rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 10. 2013, č. j. 8 Ao 1/2011-257, nebo ze dne 16. 6. 2011, č. j. 4 Ao 3/2011-103, č. 2396/2011 Sb. NSS). Nejvyšší správní soud však ve své judikatuře zároveň dospěl k závěru, že *„pokud dotčení vlastníci pozemků nevyužili upraveného a posouzeného návrhu územního plánu“ k uplatnění plnobodnotné námítky (§ 52 odst. 2 a 3 stavebního zákona) o nepřiměřenosti zásahu do svého*

*vlastnického práva, potažmo práva na podnikání, nemohou se úspěšně domáhat toho, aby soud tento zásah přezkoumal tzv. v první linii“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 1. 2019, č. j. 5 As 257/2016-49). Podobně v rozsudku ze dne 6. 11. 2014, č. j. 7 As 186/2014-49, Nejvyšší správní soud vyslovil, že „pasivita navrhovatele v procesu přípravy opatření obecné povahy (zde především nevyužití možnosti podat námitky podle § 52 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006) může mít vliv na jeho věcnou legitimaci v řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části podle § 101a a násl. s. ř. s. Navrhovateli je přitom nutno přičítat i procesní pasivitu jeho právního předchůdce.“ Citované závěry, byť se týkají územních plánů, lze podle názoru zdejšího soudu bez dalšího vztáhnout i na zásady územního rozvoje, které představují toliko hierarchicky vyšší úroveň územně plánovací dokumentace, a také na jejich změny či aktualizace.*

103. Zdejší soud zdůrazňuje, že zkoumat proporcionalitu řešení zakotveného v *napadené aktualizaci* může soud pouze v případě, že se k ní již vyjádřil pořizovatel v procesu tvorby *napadené aktualizace* na základě podané námítky či připomínky. Podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu není možné po soudu rozhodujícím ve správním soudnictví požadovat, aby provedl odbornou úvahu ve směru vážení důležitých veřejných zájmů či veřejného zájmu a ochrany vlastnictví navrhovatele, aniž by tuto úvahu před ním provedl příslušný správní orgán. Pasivita v průběhu pořizování opatření obecné povahy (procesně) nebrání podat návrh na jeho zrušení, tj. nemůže být důvodem nepřipustnosti návrhu, má však v zásadě rozhodující vliv na (věcný) výsledek řízení o návrhu, a to právě takový, že návrh musí být zamítnut, je-li napadána toliko proporcionalita opatření (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011-43, nebo ze dne 26. 10. 2016, č. j. 10 As 183/2016-35, a usnesení rozšířeného senátu téhož soudu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010-116, č. 2215/2011 Sb. NSS). Výše prezentované závěry judikatury Nejvyššího správního soudu promítl zdejší soud do posouzení konkrétních návrhových bodů, jak bude specifikováno níže při jejich vypořádání.
104. K terminologii používané soudem v tomto rozsudku, konkrétně k rozlišení pojmů *odpůrce* a *pořizovatel* soud uvádí, že zpravidla používal pojem *odpůrce*, a to i v situacích, kdy se jednalo o vypořádání námitek navrhovatele v rozhodnutí o námitkách. Je samozřejmé, že *napadenou aktualizaci* zpracovával v celém rozsahu pořizovatel, který rovněž vypořádal jednotlivé námitky v rozhodnutí o námitkách. Nicméně z usnesení *zastupitelstva* ze dne 24. 6. 2024, č. 018/29Z/2024, plyne, že schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru VRT, rozhodlo o námitkách uplatněných při veřejném projednání návrhu aktualizace a vydalo *napadenou aktualizaci* formou opatření obecné povahy. Z uvedeného je zřejmé, že celá *napadená aktualizace* včetně vypořádání námitek v rozhodnutí o námitkách je přičitatelná odpůrci. Proto soud používal v zásadě pojem *odpůrce*, zatímco pojem *pořizovatel* užil pouze v případech, kdy se to vzhledem ke kontextu jevílo vhodnějším.
105. Soud se nejdříve zabýval **prvním okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal absenci plnohodnotného posouzení vlivů varianty koridoru VRT dle *územní rezervy* na trvale udržitelný rozvoj území. Soud shledal, že daná problematika je řešena na straně 47 *napadené aktualizace*, kde se uvádí: „Na základě rozhodnutí zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu, bylo v rámci hodnocení SEA provedeno základní porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant vedení záměru na území Ústeckého kraje (viz varianty hodnocené v 5aZÚR ÚK) a potenciálního vlivu rušené územní rezervy VRT-ZR1 na složky životního prostředí. V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou

*variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru.“*

106. Ve zmíněném usnesení zastupitelstva ze dne 28. 2. 2022, kterým bylo rozhodnuto o pořízení napadené aktualizace, se uvádí: „Obsahem aktualizace ZÚR ÚK bude na základě prověření předložených variant vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať RS4 na území Ústeckého kraje v úseku od hranice kraje Středočeského a Ústeckého u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CZ/SRN. **Zastupitelstvo podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu a ZÚR ÚK**“ (tučné písmo doplněno soudem pro zdůraznění, pozn. soudu).
107. K navrhovatelově připomínce, že zastupitelstvo chtělo, aby byla územní rezerva prověřena, jelikož tento požadavek plyne z § 23b stavebního zákona, soud uvádí, že se jedná o spekulaci navrhovatele. Odpověď na otázku, proč zastupitelstvo chtělo nechat prověřit územní rezervu, lze dle soudu nalézt na straně 204 rozhodnutí o námitkách, jež je součástí textové části odůvodnění napadené aktualizace. Tam se uvádí: „Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. 83a PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR). Jelikož je ZÚK orgánem, který bude ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhodovat o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh 5a ZÚR ÚK zamítne [§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona], požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty. (...) Proto si zastupitelstvo nechalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. S odkazem na čl. 83a PÚR však takové dopracování nepřicházelo v úvahu, neboť by s touto PÚR bylo v rozporu.“
108. K návrhové námitce, že nebyl splněn požadavek zastupitelstva, protože nedošlo k posouzení územní rezervy jako rovnocenné varianty ve vztahu k dalším variantám trasy navrženým Správou železnic, resp. Ministerstvem dopravy, soud uvádí, že porovnání jednotlivých variant je uvedeno jednak v kapitole 14 na stranách 249-255 SEA a jednak v odůvodnění textové části napadené aktualizace na stranách 47-55. Tam odpůrce reprodukoval závěry SEA ohledně porovnání jednotlivých variant vedení koridoru včetně územní rezervy, přičemž byly zkoumány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000) a vlivy na udržitelný rozvoj území. Závěr SEA byl takový, že v některých aspektech ochrany životního prostředí jsou negativní vlivy způsobené vedením koridoru VRT v územní rezervě srovnatelné s nově navrženými variantami trasy, zatímco v jiných aspektech představuje vedení trati koridorem územní rezervy větší zátěž pro životní prostředí. Například vedení trati v místě územní rezervy přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy Natura 2000, což je více než u jakékoli z nově

navržených variant. Varianta vedení trati *územní rezervou* by znamenala potřebu záboru podstatně většího rozsahu nejcennějších půd I. a II. třídy ochrany. V podrobnostech soud odkazuje na zmíněné odůvodnění textové části *napadené aktualizace*. Dále pak na stranách 99-113 textové části odůvodnění *napadené aktualizace* se odpůrce rovněž zabýval jednotlivými variantami vedení koridoru VRT včetně *územní rezervy*, přičemž vyhodnotil jako nejvhodnější variantu ŽD1-C. V podrobnostech soud odkazuje na příslušnou pasáž.

109. Soud nepochybně navrhovatelem tvrzenou skutečnost, že se nejednalo o plnohodnotné prověření *územní rezervy* ve stejném rozsahu jako varianty ŽD1-A *Mrchový kopec*, ŽD1-B *Holý vrch* a ŽD1-C *Pod Bulfem*. Takové plnohodnotné posouzení ani nebylo potřeba, jelikož *napadenou aktualizací* mělo dojít ke zrušení původně plánované *územní rezervy* z toho důvodu, že usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017 byl schválen *Program rozvoje RS*. Na základě tohoto dokumentu byla zpracována Studie proveditelnosti, která na straně 7 *Průvodní zprávy* uvádí, že jejím cílem „je navrhnout v rámci konceptu *Rychlých spojení řešení pro uspokojení budoucí vnitrostátní i přeshraniční přepravní poptávky mezi Prahou – Ústím nad Labem a Drážďany pro segment osobní i nákladní dopravy*.“ Zmíněnou Studii proveditelnosti, která počítala s více variantami trasy VRT, schválila Centrální komise Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020. Na základě této Studie proveditelnosti pak Správa železnic zpracovala návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém zároveň uvedla, že z výše uvedených důvodů došlo k opuštění varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou* (viz odůvodnění návrhu, jež je součástí spisové dokumentace).
110. Jak plyne z výše uvedené citace rozhodnutí o námitkách, *zastupitelstvo* chtělo mít pouze určitý „odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí.“ *Zastupitelstvo* schválením *napadené aktualizace* dalo dle názoru soudu najevo, že stávající posouzení varianty vedení koridoru *územní rezervou* je dostatečné. Skutečnost, že *územní rezerva* nebyla prověřována v takových podrobnostech jako nově navržené trasy VRT, nepředstavuje rozpor se zmíněným usnesením *zastupitelstva*. Ze zmíněného usnesení totiž nevyplývá, že by bylo nutné mít k dispozici srovnatelné podklady pro vedení trasy *územní rezervou* jako pro nově navržené varianty. Pokud chtěli zastupitelé, aby bylo provedeno podrobnější posouzení vlivu nově navržených variant trasy VRT na životní prostředí a udržitelný rozvoj území, mohli v usnesení konkrétně vymezit, jaké podklady je třeba pro porovnání variant mít k dispozici, případně do jakých podrobností je třeba variantu *územní rezervy* zkoumat.
111. Nadto soud podotýká, že i pokud by zmíněný požadavek *zastupitelstva* nebyl v *napadené aktualizaci* splněn, mělo *zastupitelstvo* možnost návrh *napadené aktualizace* zamítnout, nebo jej vrátit pořizovateli s pokyny pro jeho úpravu v souladu s § 41 odst. 3 stavebního zákona, například právě požadovat podrobnější prozkoumání varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou*. Jestliže *zastupitelstvo* schválilo *napadenou aktualizaci*, bylo tímto postupem zhojeno i případné navrhovatelem namítané nedostatečné posouzení varianty vedení VRT *územní rezervou*.
112. Soud nesouhlasí s navrhovatelem, že povinnost prověření *územní rezervy* plynula z § 23b stavebního zákona.
113. Podle § 23b odst. 1 stavebního zákona platí, že „*územní rezervou* je plocha nebo koridor, které jsou vymezené v územně plánovací dokumentaci pro využití, jehož potřebu a plošné nároky je třeba následně prověřit“.

114. Podle § 23b odst. 2 stavebního zákona platí, že „změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace nebo změny územně plánovací dokumentace“.
115. Podle § 23b odst. 3 stavebního zákona platí, že „územní rezerva se při jejím vymezení neposuzuje z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí, ani na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti; uvedené vlivy se posuzují následně při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití“.
116. Odpůrce na straně 101 textové části odůvodnění napadené aktualizace k souladu s § 23b stavebního zákona uvedl, že „v uplynulých letech byly možnosti vedení záměru přes území Ústeckého kraje ze strany Ministerstva dopravy a oprávněného investora prověřeny ve značeném rozsahu, přičemž v rámci předmětných studií byla opakovaně prověřována i varianta vedení nové železniční dráhy v rámci vymezeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 v ZÚR ÚK. Tímto způsobem byla naplněna dílčí § 23b odst. 1 stavebního zákona, tedy byla prověřena potřeba a plošné nároky územní rezervy pro stanovené využití s výsledkem, že pouze část této územní rezervy je vhodná pro vymezení koridoru umožňující stanovené využití (úsek Mnetěš – Podluský). Ve zbývajícím úseku Podluský – státní hranice ČR/SRN byla vyhodnocena potřeba odchýlit se od koridoru územní rezervy VRT-ZR1.“ Soud souhlasí s citovaným odůvodněním a dodává, že prověření územní rezervy bylo provedeno v SEA a rovněž v textové části odůvodnění napadené aktualizace, jak bylo popsáno výše. Ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona se vlivy na udržitelný rozvoj území a na životní prostředí posuzují následně při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití. Jelikož však došlo ke zrušení územní rezervy bez náhrady, a tedy i bez stanovení nového využití (viz strana 230 rozhodnutí o námitkách), nebyl důvod prověřovat dané území pro budoucí využití jako koridor VRT. Soud proto neshledal, že by napadená aktualizace byla v rozporu s § 23b stavebního zákona.
117. K návrhové námitce, že Ing. Jarmila Paciorková v odborném posouzení z dubna 2024 vytýkala napadené aktualizaci skutečnost, že nebyla varianta dle územní rezervy prověřena, soud uvádí, že z návrhu ani ze zmíněného odborného posouzení není zřejmé, jakou odbornost má Ing. Jarmila Paciorková, aby bylo možné posoudit, zda je kompetentní k podání odborného vyjádření, ve kterém se vyjadřovala k více záležitostem ohledně napadené aktualizace. Navíc dle názoru soudu otázka, zda a do jakých podrobností měla být prověřována varianta vedení koridoru územní rezervou, je otázkou právní, nikoli pro odborné (či znalecké) posouzení. Navrhovatel citoval z odborného vyjádření, že dle názoru Ing. Paciorkové měla být provedena i pro variantu vedení koridoru VRT územní rezervou studie proveditelnosti obdobně jako u variant ŽD1-A, B a C. K tomu soud uvádí, že studii proveditelnosti pro vedení trasy VRT územní rezervou nemělo smysl dělat, protože s ohledem na výše uvedené skutečnosti byly upřednostněny jiné varianty vedení koridoru VRT.
118. Navrhovatel ve své replice upozornil na posouzení provedené společností Atelier T-plan, s. r. o., které si nechal zpracovat odpůrce, a v němž údajně byla vyhodnocena varianta trasování VRT územní rezervou jako nevhodná z důvodu propadání půdy, jež má být způsobeno hořící podzemní uhelnou slojí. Soud podotýká, že navrhovatel blíže nespecifikoval, například názvem a datem vydání, o jaké posouzení provedené společností Atelier T-plan, s. r. o., se má jednat. Nicméně s ohledem na obsah vyjádření odpůrce a Správy železnic, na které navrhovatel reagoval, lze usuzovat, že se jedná o dokument s názvem

*Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji z října 2021, o němž je zmínka na stranách 4-5 úvodního dokumentu napadené aktualizace.* Z údajů tam uvedených soud zjistil, že odpůrce požádal Správu železnic o odpovědi na své dotazy. Tyto odpovědi Správa železnic poskytla při 4. jednání *Pracovní skupiny hejtmána Ústeckého kraje*, konaném dne 22. 7. 2021. Odpovědi Správy železnic však nebyly v rámci zmíněné pracovní skupiny přijaty bez výhrad, pročež nechal odpůrce zpracovat uvedené odborné posouzení odpovědí Správy železnic. Soud podotýká, že zmíněné posouzení není součástí předložené spisové dokumentace. Navrhovatel jako důkaz předložil vyjádření společnosti DIAMO, státní podnik, ze dne 20. 1. 2023, kterým chtěl prokázat, že žádná hořící sloj se v daném místě *územní rezervy* nenachází, a že měl tedy odpůrce k dispozici nepravdivé informace v procesu pořizování *napadené aktualizace*. Soud zamítl uvedený důkazní návrh pro nadbytečnost, jelikož již výše soud shledal, že důvody pro opuštění varianty vedení koridoru *územní rezervou* spočívaly ve změně koncepce státu ohledně rozvoje VRT. Navíc skutečnost, že snad ve zmíněném posouzení provedeném společností Atelier T-plan, s. r. o., před zahájením procesu pořizování *napadené aktualizace* byla chyba ohledně hořící sloje, neznamena bez dalšího, že by celé zmíněné posouzení bylo nevěrohodné. Zároveň je zřejmé, že se jednalo pouze o jeden z podkladů vyhodnocovaných před zahájením procesu pořizování *napadené aktualizace*. Pořizovatel ostatně sám později v procesu pořizování *napadené aktualizace* prověřil variantu vedení koridoru VRT *územní rezervou*, jak soud uvedl již výše.

119. K návrhové námitce ohledně legitimního očekávání navrhovatele a jeho obyvatel, že koridor VRT bude veden v původně plánované *územní rezervě*, soud uvádí, že souhlasí s navrhovatelem v tom směru, že *územní rezerva* signalizovala dotčeným subjektům, že na jejím místě může být v budoucnu koridor VRT. Takové legitimní očekávání dotčených subjektů však nelze absolutizovat, jako to činí navrhovatel, který dle svých návrhových námitek podmiňuje opuštění očekávaného koridoru VRT v *územní rezervě* zjištěním, že je takové řešení *de facto* neproveditelné (navrhovatel v návrhu namítal, že se odpůrce měl vypořádat s otázkou, „co vylučuje vedení koridoru v místě *územní rezervy*“).
120. V navrhovatelem zmiňovaném rozsudku ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018-44, Nejvyšší správní soud uvedl, že „se neztotožňuje s dílčím závěrem krajského soudu týkajícím se legitimního očekávání vlastníka pozemku vyplývajícím z vymezení *územní rezervy*. Ačkoliv krajský soud poukázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, z ní vyplývá, že vymezení *územní rezervy* nezakládá funkční využití pozemku. Tento závěr je dán účelem *územní rezervy* jako takové dle § 36 odst. 1 stavebního zákona. Existuje-li však vymezení určitého pozemku jako *územní rezervy*, avizuje to představu orgánu územního plánování o tom, jakým způsobem by měla být plocha v budoucnu využita. Vlastník pozemku pak může očekávat, že *územní rezerva* se zpravidla po přistoupení dalších předpokladů ‚překlopí‘ do totožného vymezení funkčního využití území. Takové očekávání však nezakládá právo, aby se tak stalo. Bude-li *územní rezerva* z legitimního důvodu využita jiným než původně plánovaným způsobem, nezakládá to nutně bez dalšího zásah do vlastnického práva vlastníka pozemku“. Soud shledal, že zmíněným judikátem argumentoval navrhovatel již ve svých námitkách, kde rovněž namítal porušení legitimního očekávání. Odpůrce na straně 229 rozhodnutí o námitkách poukázal na nepřiléhavost citovaného judikátu na posuzovanou věc s odůvodněním, že se jednalo o zcela odlišnou skutkovou situaci. Dále odpůrce uvedl: „V podatelem odkazovaném judikátu je za ‚legitimní očekávání‘ označen důvodný předpoklad vlastníka dotčeného pozemku, že ‚*územní rezerva*‘ vymezená pro konkrétní využití bude za splnění dalších zákonných podmínek ‚překlopena‘ do ‚návrhové plochy/koridoru‘ se stejným využitím, nikoliv s využitím odlišným. Z judikátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

*nevyplývá, že by takové legitimní očekávání mohlo být důvodem pro nezrušení územní rezervy, ani pro nevymezení nového koridoru v jiném místě.“ Soud se ztotožňuje s argumentací odpůrce, že zmíněný judikát se týká legitimního očekávání vlastníka pozemku ohledně způsobu využití jeho pozemku dotčeného územní rezervou, nikoli legitimního očekávání jiných osob (obyvatel Chlumce), že územní rezerva bude využita k zamýšlenému účelu. Navíc z citovaného judikátu plyne, že i vlastníkovu pozemku se může stát, že územní rezerva bude využita jiným než původně plánovaným způsobem, ovšem musí se tak stát z legitimního důvodu.*

121. V daném případě legitimním důvodem pro opuštění varianty *územní rezervy* bylo zajištění souladu s aktualizovanou PÚR. K opuštění varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou* došlo z toho důvodu, že usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017 byl schválen *Program rozvoje RS*, na který navazovala Studie proveditelnosti, která následně byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy, z čehož pak vycházel návrh Správy železnic na pořízení aktualizace ZÚR ÚK (v podrobnostech viz výše). Dle názoru soudu nelze na několikaletém legitimním očekávání navrhovatele a jeho obyvatel úspěšně založit požadavek, aby republikový koridor trasy VRT vyplývající z PÚR byl veden jinou trasou v rozporu s vládou schváleným *Programem rozvoje RS*.
122. K návrhové námitce, že v PÚR nebylo rozhodnuto o konkrétní trase koridoru VRT, pročez nemohl být odpůrce vázán PÚR co do výběru konkrétní trasy, soud uvádí, že odpůrce skutečně opakovaně v textové části odůvodnění *napadené aktualizace* poukazoval na svou vázanost PÚR ve smyslu § 31 odst. 4 a § 39 odst. 3 stavebního zákona, přičemž ohledně konkrétního vedení koridoru VRT upozorňoval na Aktualizaci č. 4 PÚR, schválenou Vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021, účinnou od 1. 9. 2021, a citoval čl. 83a PÚR ve znění uvedené aktualizace.
123. Soud shledal, že v čl. 83a PÚR ve znění její Aktualizace č. 4 je jako „*úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady uvedeno: Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem*“.
124. Dále jsou v čl. 83a uvedeny „*úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lobosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (– Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu*“.
125. Podle § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona platí, že „*politika územního rozvoje schematicky vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje*“.
126. Podle § 32 odst. 1 písm. e) stavebního zákona platí, že „*politika územního rozvoje stanoví ve vymezených oblastech, plochách a koridorech kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v území a pro jejich posuzování, zejména s ohledem na jejich budoucí význam, možná obrožení, rozvoj, útlum, preference a rizika*“.
127. Podle § 32 odst. 1 písm. f) stavebního zákona platí, že „*politika územního rozvoje stanoví úkoly podle § 31*“.
128. Podle § 31 odst. 1 stavebního zákona platí, že „*politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a*

*mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů“.*

129. Soud konstatuje, že obsahově obdobnou námitkou, že v PÚR není určena trasa koridoru VRT, se zabýval odpůrce na stranách 4-9 rozhodnutí o námitkách. Dospěl k závěru, že byl vázán výběrem variant vedení koridoru VRT provedeným Ministerstvem dopravy, kdy zároveň podrobně popsal, jakým způsobem byl koridor v PÚR vymezen. S uvedeným posouzením soud v zásadě souhlasí a pro stručnost na ně odkazuje. Z odůvodnění rozhodnutí o námitkách soud zdůrazňuje, že odpůrce správně upozornil, že dle PÚR výběr variant vedení koridoru VRT včetně (ne)napojení Ústí nad Labem na tuto trasu je v gesci Ministerstva dopravy. Odpůrce rovněž správně upozornil, že předmětem *napadené aktualizace* je koridor republikový, navíc mezinárodního významu. Pokud je takový koridor řešen v PÚR, nelze ho v zásadách územního rozvoje navrhnout v jiné trase (například v trase *územní rezervy* či v jiné alternativní trase odchyloující se od PÚR).
130. Soud opakuje, že výběr variant vedení koridoru byl dle PÚR svěřen Ministerstvu dopravy, které je ústředním orgánem státní správy na úseku železniční dopravy. Pro územní plánování, tedy i pro proces přijímání *napadené aktualizace*, byl v čl. 83a PÚR stanoven v souladu s § 31 odst. 1 a § 32 odst. 1 písm. f) stavebního zákona úkol vymezit koridor VRT na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Soud nesouhlasí s argumentací navrhovatele, že výběr varianty koridoru VRT byl proveden třetí osobou, Ministerstvem dopravy, pročez tímto výběrem nebyl odpůrce vázán. Dle názoru soudu, pokud ve 4. aktualizaci PÚR bylo odkazováno na výběr variant Ministerstvem dopravy, byl daný výběr variant pro pořizovatele i odpůrce závazný v procesu pořizování *napadené aktualizace* na základě § 31 odst. 4 stavebního zákona.
131. Na podporu uvedeného názoru soud odkazuje na již odpůrcem zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, dle něžž „*pro vymezování dopravní a technické infrastruktury je nutná koordinace příslušných pořizovatelů dle úrovně významu, jakého má daný koridor dosáhnout. Dále příslušný nástroj územního plánování reguluje vždy jen území, pro které je vydáván. Není proto možné, aby o mezinárodním dopravním koridoru procházejícím skrze celé území státu rozhodovaly jednotlivé kraje nebo obce. Nelze ani pomíjet tu skutečnost, že při plánování mezinárodních dopravních staveb jsou jednotlivé státy často vázány mezinárodními dohodami. Bez možnosti zahrnout tyto trasy do územně plánovací dokumentace pro celé území státu by stát neměl nástroj, jak těmito dohodám, při respektování vnitrostátní regulace, dostát. Jedná-li se tedy o koridor mezinárodního či národního významu, musí být jeho záměr relativně konkrétně formulován již v té fázi územního plánování, která je v působnosti subjektu oprávněného o takových věcech rozhodovat, tj. vlády. (...) Úkolem zásad územního rozvoje je pak v nadmístních souvislostech příslušného kraje zpřesnit a rozvíjet cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje. Jinými slovy, obsahem zásad územního rozvoje je koncepce rozvoje území kraje vyjádřená ve zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje (tedy ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu) a dále vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (s jistou mírou zjednodušení lze říci regionálního významu)“.* Soud se ztotožňuje s citovaným judikátem a považuje ho za přílehlavý pro nyní projednávanou věc.
132. Soud rovněž souhlasí s názorem odpůrce, že předmětem *napadené aktualizace* nebyl žádný koridor dopravní infrastruktury, který by byl pouze nadmístního významu, a jehož vymezení by tak bylo v kompetenci pořizovatele zásad územního rozvoje. K tomu odpůrce přílehlavě citoval z již zmíněného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012,

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

č. j. 1 Ao 7/2011-526, že „tzv. alternativní koncepce komunikační sítě zpracovaná Ing. S. nemohla být ve své komplexnosti zapracována do návrhu ZÚR a nemohly být posouzeny její vlivy na udržitelný rozvoj území. Tato tzv. alternativní koncepce jako celek je totiž v rozporu s obsahem PÚR 2008, jímž byl odpůrce při pořizování ZÚR vázán“. Tento judikát stojí na závěru, že nemůže být do zásad územního rozvoje vybrána alternativní koncepce (např. trasa vedení koridoru), která je v rozporu s PÚR. Soud sice souhlasí s navrhovatelem, že v aktualizované PÚR nebyla vymezena žádná konkrétní trasa koridoru VRT, ovšem na druhé straně je zřejmé, že odpůrce musel vycházet z variant tras vybraných Ministerstvem dopravy. Odpůrce přitom správně upozornil, že měl možnost zamítnout *napadenou aktualizaci* z důvodu ochrany území Ústeckého kraje a jeho obyvatel, čehož však nevyužil, protože vyhodnotil vybranou variantu ŽD1-C jako vyhovující. V tomto směru soud odkazuje na stranu 234 rozhodnutí o námitkách, kde odpůrce uvedl: „Skutečnost, že PÚR je pro pořizování ZÚR závazná a že v rámci pořizování aktualizace ZÚR jsou posuzovány předložené varianty, ještě neznamená, že některá z nich bude realizována. Pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, muselo by, v tomto konkrétním případě, MD prostřednictvím oprávněného investora, najít jiný koridor a vymezit ho v územním rozvojovém plánu ČR (ÚRP) nebo znovu požádat o aktualizaci ZÚR ÚK. Obdobný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Znamená to, že nadřazená dokumentace není závazná absolutně. Tento princip je v souladu s ustálenou judikaturou. V případě návrhu 5aZÚR ÚK však nebylo prokázáno, že by ani jedna z oprávněným investorem předložených variant koridoru ŽD1 nebyla realizovatelná.“ S citovaným názorem odpůrce se soud ztotožňuje.

133. Vzhledem k tomu, že právě vypořádávaná námitka navrhovatele *de facto* směřovala do vymezení koridoru VRT v PÚR, kde byl koridor vymezen odkazem na výběr provedený Ministerstvem dopravy, považuje soud za vhodné upozornit na judikaturu týkající se vztahu zásad územního rozvoje a PÚR.
134. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, shrnul závěr předchozí judikatury, přičemž uvedl: „Konstantní judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, či ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157) i Ústavního soudu (usnesení ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10), nepovažuje politiku územního rozvoje za opatření obecné povahy způsobilé soudního přezkumu podle § 101a s. ř. s. Ústavní soud přitom v uvedeném usnesení posuzoval ústavní stížnost podanou proti usnesení Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 Ao 3/2009, jímž podporují svůj názor stěžovatelé. Soud jím odmítl návrh směřující proti Politice územního rozvoje z r. 2008 proto, že nejde o opatření obecné povahy a nepodléhá soudnímu přezkumu. Tam také v první řadě vyslovil, že „(ú)koly vyplývající z Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice“. Možnost posuzování PÚR teoreticky připustil pouze pro případy, kdy by PÚR extendovala ze svých mezí co do míry konkrétnosti závazných limitů. Tento soud již v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, o dopadu zmíněného usnesení tohoto soudu uvážil tak, že tento požadavek je nepochybně nutno vztáhnout k dalším fázím územního plánování, tedy k pořízení a vydání zásad územního rozvoje, územního plánu, regulačního plánu a při rozhodování v území.“
135. V již výše citovaném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, Nejvyšší správní soud dále uvedl: „Pořizovatel zásad územního rozvoje je povinen převzít do zadání a na jeho podkladě zpracovaného návrhu zásad územního rozvoje záměry obsažené v platné politice

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

územního rozvoje (viz § 31 odst. 4 stavebního zákona z roku 2006). Pokud se v průběhu projednávání návrhu zásad územního rozvoje a posuzování jejich vlivů na udržitelný rozvoj území ukáže některý ze záměrů obsažených v politice územního rozvoje jako neproveditelný, je na pořizovateli, aby s dotčenými orgány a Ministerstvem pro místní rozvoj dojednal vypuštění tohoto záměru z návrhu zásad územního rozvoje. (...) Šíře plochy či koridoru v územně plánovacích nástrojích by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru [§ 2 odst. 1 písm. g), h), i) stavebního zákona z roku 2006].“

136. V již výše zmíněném usnesení ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, Nejvyšší správní soud uvedl: „V této souvislosti je také vhodné upozornit na skutečnost, že pokud by některé cíle územního plánování byly v politice vymezeny natolik konkrétně, že by již nebylo možné hovořit o pouhém obecném záměru, ale naopak o konkrétní přesně vymezené regulaci určitého území, bylo by zajisté možné dovolat se jejího přezkumu v rámci návrhu na zrušení zásad územního rozvoje kraje či jejich části. Je totiž nepochybné, že politika platí a je účinná zásadně pouze ve svém zákonem vymezeném obsahu a pokud by v tomto příliš extendovala a překročila své zákonem stanovené obsahové limity (naznačené v předchozí části odůvodnění a spočívající zejména v přiměřené míře obecnosti), nemůže to být na újmu těm, vůči kterým je veřejná správa v této oblasti vykonávána, tj. fyzickým osobám a dále pak nejrozličnějším právníckým osobám. Jinak řečeno – v té části, ve které by Politika vykazovala takovou míru konkrétnosti, která by překračovala základní rámec jejího zákonem vymezeného obsahu, by nebyla ve vztahu k pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a rozhodování v území závazná. Tato pojistka či záruka zákonnosti politiky z hlediska jejího obsahu přitom odpovídá již zmíněnému charakteru politiky jako politicko-právního dokumentu, jakož i hierarchii a posloupnosti jednotlivých fází procesu územního plánování.“
137. Soud se ztotožňuje s výše citovanou judikaturou a v jejím světle posuzoval projednávanou věc. Ve 4. aktualizaci PÚR, kdy byl doplněn výše citovaný čl. 83a ohledně koridoru ŽD1, je zároveň obsaženo Schéma 4 – Doprava železniční, přičemž koridor ŽD1 je zde znázorněn šedou barvou, a to ve značně širí, odhadem cca 20 km. Takto graficky znázorněný koridor ŽD1 ve spojení s čl. 83a PÚR nedosahuje takové míry konkrétnosti, která by odporovala povaze PÚR. Z citované judikatury je zřejmé, že u koridoru republikového významu je třeba poměrně podrobně vymezit koridor již v PÚR pro zajištění návaznosti zejména v zásadách územního rozvoje. Skutečnost, že PÚR stanoví jako úkol pro územní plánování, aby bylo vycházeno z variant vybraných Ministerstvem dopravy, se jeví soudu jako logická.
138. Navrhovatel poukazoval na řadu judikátů Nejvyššího správního soudu, z nichž vyplývá, že PÚR obsahuje záměry jen v obecné podobě, přičemž teprve zásady územního rozvoje (a další územně plánovací dokumentace) mají tyto záměry konkretizovat a určovat blíže jejich umístění. Dle názoru soudu odpůrce postupoval uvedeným způsobem, přičemž však musel brát v úvahu platnou PÚR.
139. Navrhovatel dále argumentoval, že měl odpůrce zvažovat možné varianty vedení koridoru, a nikoli pouze převzít bez dalšího záměr z PÚR, k čemuž odkázal na usnesení ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59. V něm Nejvyšší správní soud uvedl: „Závaznost v politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamena 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.“

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

*Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva. Závaznost obecně formulovaných záměrů politiky pro územně plánovací dokumentaci je nutno vyložit jako závaznost příslušných územních orgánů převzít do územně plánovací dokumentace vládou České republiky schválený koncepční záměr územního rozvoje na celostátní či mezinárodní úrovni, nikoli faktickou realizaci tohoto záměru.“* Soud souhlasí s citovaným judikátem a dodává, že odpůrce postupoval v souladu s ním, pokud převzal do *napadené aktualizace* vládou schválený záměr. Zatímco v PÚR byl pouze odkaz na Ministerstvem dopravy vybrané varianty vedení koridoru, dostal záměr v návrhu Správy železnic na vydání *napadené aktualizace* konkrétnější podobu. V daném návrhu byly předestřeny 3 varianty vedení koridoru ŽD1-A, B a C, vybrané Ministerstvem dopravy, přičemž v procesu pořizování *napadené aktualizace* pak byla vybrána pořizovatelem a schválena odpůrcem nejvhodnější varianta vedení koridoru VRT. Odpůrce přitom nepřevzal záměr vyplývající z rozhodnutí Ministerstva dopravy bez dalšího, nýbrž záměr byl posuzován v procesu SEA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů“) i dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody“). Smyslem posouzení dle zmíněných právních předpisů bylo vyhodnocení realizovatelnosti záměru na úrovni ZÚR ÚK.

140. O tom, že pořizovatel v procesu přijímání *napadené aktualizace* nepřevzal záměr na vymezení koridoru VRT do *napadené aktualizace* bez dalšího, svědčí dále i skutečnost, že rozhodnutí Ministerstva dopravy učinila jeho Centrální komise na základě Studie proveditelnosti (v podrobnostech viz výše). Zmíněná Studie proveditelnosti, byť formálně zmiňovala i variantu vedení koridoru VRT *územní rezervou*, reálně počítala (viz strana 8 její *Průvodní zprávy*) v úseku Roudnice nad Labem – sjezd Litoměřice – Ústí nad Labem se dvěma variantami trasování VRT, a to varianta trasy *Mrchový kopec* (ŽD1-A) a varianta trasy *Holý vrch* (ŽD1-B). V *napadené aktualizaci* je vícekrát zmiňováno rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ohledně schválení Studie proveditelnosti. Jiné rozhodnutí Ministerstva dopravy, kterým by byly vybrány varianty uváděné Správou železnic v návrhu nařízení *napadené aktualizace* (varianty ŽD1-A, B a C), není v *napadené aktualizaci* zmiňováno a soud žádné takové rozhodnutí nenalezl ani v předložené spisové dokumentaci. Dle vyjádření Správy železnic k návrhu žádné jiné „*vybrané varianty Ministerstvem dopravy*“ tak, jak požaduje PÚR, neexistují. Porovnáním variant trasy VRT ve Studii proveditelnosti a variant ŽD1-A a B v *napadené aktualizaci* je zřejmé, že se jedná o shodné trasování. Varianta ŽD1-C s názvem *Pod Bulfem* není ve Studii proveditelnosti zmiňována, nicméně je zřejmé, že se jedná o variantu, která je z převážné části shodná s variantou ŽD1-B, kdy rozdílný je pouze úsek několika kilometrů severně od Roudnice nad Labem a následně až do Ústí nad Labem je trasa shodná.
141. Z *napadené aktualizace* (strana 4 úvodního dokumentu), soud zjistil, že situace byla taková, že skutečně ve Studii proveditelnosti byly zahrnuty varianty ŽD1-A *Mrchový kopec* a ŽD1-B *Holý vrch*, zatímco třetí jen mírně odlišná varianta ŽD1-C *Pod Bulfem* byla připravena Správou železnic až později. Správa železnic na 4. jednání *Pracovní skupiny hejtmana Ústeckého kraje*, konaném dne 22. 7. 2021, představila nový návrh vedení připravované vysokorychlostní železnice, který reaguje na dosavadní připomínky učiněné v rámci skupiny a na stávající limity území ve variantách *Mrchový kopec* a *Holý vrch*. Proto byla doplněna další varianta *Pod Bulfem* vycházející z varianty *Holý vrch*. V *napadené aktualizaci*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

je rovněž zmíněno, že výše uvedené pracovní skupiny se účastnili zástupci obcí a rovněž Ministerstva dopravy. Později na základě výsledku jednání této pracovní skupiny byl podán Správou železnic návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém byly uvedeny varianty ŽD1-A, B a C. Za popsané situace soud vycházel z toho, že varianty ŽD1-A, B a C uvedené v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace* byly vybrány Ministerstvem dopravy v rámci výše zmíněné pracovní skupiny, a jako takové byly závazné pro pořizovatele a odpůrce.

142. Soud připomíná, že v čl. 83a PÚR byl vymezen úkol pro územní plánování, tedy i pro pořizovatele a odpůrce, a to vymezit koridor „na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy“. V citaci se mluví o vybraných variantách, není však uvedeno, že by se mělo jednat o výběr variant koridoru VRT s přesnou specifikací, např. co do šířky vybraných koridorů. Ve Studii proveditelnosti byly v grafické části (výkres *Přehledná situace km 86,500-95,500* v měřítku 1:100 000) vyznačeny jen úzké trasy značící samotnou trať, přičemž tyto trasy byly po celé délce stejně široké. Ve studii proveditelnosti nebyly vymezeny konkrétní koridory o proměnlivé šířce, jako tomu bylo v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*. Situace tedy nebyla taková, že by pořizovatel, resp. odpůrce, byl vázán vymezením koridoru v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*, nýbrž byl vázán pouze určením variant ŽD1-A, B a C, kudy přibližně má vést trasa VRT, což měl pořizovatel zohlednit při vymezení koridoru v *napadené aktualizaci*. Pořizovatel však mohl zvažovat například širší koridoru, která byla navržena v návrhu Správy železnic, a tuto zmenšit či zvětšit podle místních podmínek, ovšem tak, aby neznemožnil případnou realizaci stavby VRT ve vybrané variantě. Takovéto vymezení koridoru již bylo v kompetenci odpůrce.
143. U navrhovatele byla situace taková, že na jeho území všechny tři varianty koridoru VRT měly stejné trasování. Na straně 17 *Průvodní zprávy* Studie proveditelnosti se ve vztahu ke Krušnohorskému tunelu uvádí: „Vjezdový portál tunelu (na české straně) je umístěn v blízkosti silnice I/13 v obci Chlumec – Stradov, severně od Chabařovic. Tunel je navržený jako dva jednokolejné tubusy ražené strojem TBM.“ Jak je patrné z citovaného textu i výše zmíněného výkresu, Studie proveditelnosti již počítala s relativně přesným umístěním portálu Krušnohorského tunelu na území navrhovatele. Toto umístění schválilo v rámci Studie proveditelnosti Ministerstvo dopravy. Pokud posléze Správa železnic v návrhu na pořízení *napadené aktualizace* vymezila shodně portál Krušnohorského tunelu i vedení VRT přes území navrhovatele v souladu se Studií proveditelnosti, byl tento postup v souladu s PÚR.
144. Navrhovatel v replice ze dne 27. 1. 2025 uplatnil dle názoru soudu zcela novou argumentaci, že závazné vymezení trasy VRT mělo být obsaženo v územním rozvojovém plánu. Z obsahu argumentace navrhovatele soud usuzuje, že zmíněná argumentace směřuje k tomu, že proti PUR a jejím aktualizacím nelze podat návrh k soudu, zatímco územní rozvojový plán je soudně přezkoumatelný. Na tomto místě soud směrem k navrhovateli připomíná, že soudní řízení ve správním soudnictví je ovládáno zásadou koncentrace, jež nachází svůj odraz v § 101b odst. 2 druhé větě s. ř. s., podle které obsahuje-li návrh návrhové body, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Projednání později uplatněných návrhových bodů by znamenalo nepřípustné porušení principu koncentrace řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 AOs 2/2012-27, nebo ze dne 23. 4. 2015, č. j. 10 As 96/2014-62). Navrhovatel podal formálně perfektní návrh, přičemž § 101b odst. 2 věty druhá s. ř. s. rozšíření takového návrhu o další návrhové body nepřipouští.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

145. Přesto soud nad rámec potřebného odůvodnění ve stručnosti uvádí, že institut územního rozvojového plánu byl zaveden do stavebního zákona novelou č. 403/2020 Sb. s účinností od 1. 1. 2021, přičemž byl upraven v § 35a a násl. stavebního zákona. Platná právní úprava pak počítala s vydáním tzv. *prvního územního rozvojového plánu*. Dle přechodného ustanovení čl. XXV. bodu 1 zákona č. 403/2020 Sb. „*Ministerstvo pro místní rozvoj prověří záměry dopravní a technické infrastruktury vymezené v zásadách územního rozvoje, které jsou zároveň obsažené 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.*“ Obdobné ustanovení pak obsahuje i § 319 nového stavebního zákona. Soudu je z jeho činnosti známo, že *první územní rozvojový plán* byl vydán vládou ve druhém pololetí roku 2024, tedy po schválení *napadené aktualizace*. S ohledem na citovanou právní úpravu je zřejmé, že *první územní rozvojový plán* nemohl obsahovat *koridor ŽD1* vymezený na území Ústeckého kraje, protože nebyla splněna podmínka, že se jedná o záměr vymezený v zásadách územního rozvoje, u kterého již uplynula roční lhůta pro přezkum soudem. Ze stavebního zákona ani nového stavebního zákona nevyplývala (nevyplývá) povinnost zpracovat koridor dopravní infrastruktury (např. *koridor ŽD1*) vymezený v PÚR do územního rozvojového plánu dříve, než bude moci být daný koridor vymezen v zásadách územního rozvoje. Soud proto uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek navrhovatele uvedených v prvním okruhu návrhových bodů.
146. Soud se dále zabýval **druhým okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal, že v úseku dotýkajícím se jeho území nebyly prověřeny jiné varianty koridoru VRT než předložené Správou železnic, ačkoli navrhovatel a další subjekty předkládaly zcela konkrétní alternativní návrhy koridoru VRT. Soud je ve shodě s odpůrcem, že navrhovatel mohl uplatnit své námitky proti návrhu aktualizace ve lhůtě 7 dnů ode dne veřejného projednání, které se konalo dne 24. 1. 2023. Ve stanovené lhůtě uplatnil navrhovatel námitky podáním ze dne 30. 1. 2023, v němž navrhl vedení koridoru VRT *územní rezervou*, čímž se soud zabýval výše. Žádnou jinou konkrétní alternativní trasu vysokorychlostní trati nenavrhl. Jestliže si navrhovatel později nechal zpracovat od společnosti PRO CEDOP s. r. o. materiál s názvem *Studie alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel*, nezakládalo to dle názoru soudu zákonnou povinnost pořizovatele (odpůrce) zabývat se požadavkem navrhovatele na posouzení alternativní trasy ani povinnost vypořádat se se související argumentací navrhovatele. Soud podotýká, že ve zmíněné studii není uvedeno datum vyhotovení, je zde uvedeno pouze období 2023-2024, z čehož je zřejmé, že studie byla dokončena až někdy v roce 2024. V návrhu navrhovatel uváděl, že zmíněná studie byla vyhotovena v únoru 2024, přičemž ji navrhovatel prezentoval na Ministerstvu dopravy a následně v pracovních skupinách zřízených Ministerstvem dopravy. K tomu soud uvádí, že z předložené spisové dokumentace nevyplývá, že by navrhovatel tuto studii či návrh alternativní trasy dle této studie předložil pořizovateli v procesu pořizování *napadené aktualizace*. I kdyby však předmětnou studii spolu s navrženou alternativní trasou předložil navrhovatel odpůrci v roce 2024 před rozhodnutím *zastupitelstva* o schválení *napadené aktualizace* (24. 6. 2024), jednalo by se o opožděné uplatnění námitek alternativní trasy. Ke stejnému závěru, že alternativní trasu je třeba uplatnit ve lhůtě pro podání námitek k návrhu zásad územního rozvoje, dospěl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 9. 2014, č. j. 8 AOs 2/2013-85, bod 48.

147. Soud připomíná, že případná alternativní trasa by musela být v souladu s PÚR, tedy s *koridorem ŽD1*, který je na území navrhovatele invariantní. Již z názvu předmětné studie je zřejmé, že se týkala pouze vedení koridoru VRT mezi Ústím nad Labem a Chlumcem v délce cca 8 km. Soudu nepřísluší, aby v první linii nyní v soudním řízení posuzoval alternativní trasu koridoru VRT vyplývající ze studie, kterou navrhovatel předložil až spolu s návrhem na zrušení *napadené aktualizace*. Soud proto ani nezkoumal, zda koridor vyplývající ze studie je v souladu s PÚR, či nikoli.
148. Navrhovatel uváděl, že i další osoby uplatňovaly alternativní trasy vedení koridoru, k čemuž soud uvádí, že navrhovatel blíže neuvedl, které další osoby uplatňovaly alternativní trasy, a podstatnou je především ta skutečnost, že navrhovatel je věcně legitimován k hájení práv města Chlumec, nikoli práv jiných osob. Pokud snad nějaký občan města nebo jakýkoli jiný subjekt uplatňoval námitky, ve kterých navrhoval alternativní trasu vedení koridoru, bylo na něm, aby se případně domáhal svých práv u soudu. Soud se dále zmíněnou námitkou nezabýval pro její neurčitost.
149. K námitce navrhovatele, že bylo třeba při pořizování *napadené aktualizace* zkoumat jiné varianty vedení trasy, přičemž však na jeho území nebyla zkoumána žádná jiná varianta, protože varianty vedení koridoru ŽD1-A, B a C na území navrhovatele byly shodné, soud uvádí, že navrhovatel na podporu své argumentace odkazoval na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 9. 2011, č. j. 9 Ao 4/2011-78, s tím, že se v něm uvádí, že „*právě v rámci pořizování ZÚR je totiž ještě reálně možné zabývat se efektivně variantami řešení*“. K tomu zdejší soud uvádí, že s citovanou větou souhlasí, nicméně doplňuje pokračování zmíněné citace: „*Proto do ZÚR nelze bez dalšího posouzení, které ukládá platná právní úprava, převzít variantu vedení VRT schválenou územním plánem hlavního města Prahy, ale ani naopak nelze na druhou stranu vyloučit, že v určitých situacích a za splnění zákonných podmínek bude v rámci pořizování ZÚR posuzována pouze jedna varianta určitého záměru.*“ Z citovaného judikátu tak dle názoru soudu plyne, že může nastat situace, kdy je posuzována pouze jediná varianta daného záměru. V tomto případě byly posuzovány včetně *územní rezervy* 4 varianty, byť tři z nich stanovily koridor VRT na území navrhovatele shodně, jelikož k odchylkám jednotlivých tras docházelo v jiných částech *koridoru ŽD1*. Tuto situaci však nelze považovat za vadu či pochybení odpůrce či pořizovatele. Již výše soud zmínil, že kromě *územní rezervy* navrhovatel jinou alternativní trasu koridoru VRT ve svých námitkách v rámci procesu pořizování *napadené aktualizace* neuvedl.
150. Nadto soud uvádí, že další varianty vedení koridoru VRT, nad rámec těch uvedených v návrhu Správy železnic, byly zkoumány v rámci pracovních skupin před i v průběhu pořizování *napadené aktualizace*. Ze zápisu ze *Závěrečného společného jednání pracovních skupin* ze dne 20. 6. 2024 vyplývá, že mimo jiné fungovala pracovní skupina *Traťový úsek Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu*. Skupina byla založena Správou železnic po dohodě s Ministerstvem dopravy v lednu 2024, přičemž jejím úkolem bylo „*prověřit alternativy trasování a technické řešení úseku. Byly stanoveny základní požadavky na železniční infrastrukturu a také okrajové podmínky jednotlivých obcí. Z nich pak vzešly tři základní varianty, které byly posuzovány a porovnávány s výchozí variantou.*“ Konkrétní varianty jsou pak uvedeny v prezentaci Správy železnic datované 1. 7. 2024, která byla dle navrhovatele představena již dne 20. 6. 2024 na zmíněném setkání pracovních skupin. Jednalo se o varianty V2 „Stradov“, V3a a V3b „Český Újezd“. Soud konstatuje, že zmíněné tři alternativní trasy rovněž vedly přes území navrhovatele, jehož součástí jsou Stradov i Český Újezd. Zmíněné tři alternativní trasy byly porovnávány s výchozí variantou, což je pro území navrhovatele

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

invariantní *koridor ŽD1*, který byl uveden v návrhu na pořízení *napadené aktualizace*. Z přehledové tabulky vyjádření jednotlivých zástupců samospráv, jež je součástí zmíněné prezentace Správy železnic, plyne, že navrhovatel ve svém vyjádření neuvedl preferenci k žádné ze třech alternativních variant ani k výchozí variantě (*koridor ŽD1*). Ke zmíněným třem alternativním variantám V2, V3a a V3b se odmítavě dle zmíněné tabulky vyjádřily Krajský úřad Ústeckého kraje a města Ústí nad Labem, Trmice a Chabařovice, přičemž všechny tyto subjekty preferovaly výchozí variantu *koridor ŽD1*.

151. K argumentaci navrhovatele, že výše zmíněné varianty V3a a V3b „Český Újezd“ nebyly součástí návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*, soud uvádí, že v návrhu Správy železnic byly zahrnuty varianty vybrané (v té době odsouhlasené) Ministerstvem dopravy. Pokud by navrhovatel před podáním návrhu na pořízení *napadené aktualizace* v rámci své činnosti v pracovních skupinách navrhl konkrétní variantu vedení koridoru VRT, přičemž by s ní souhlasilo Ministerstvo dopravy, mohla být situace taková, že již v návrhu Správy železnic by byla uvedena nějaká variantní trasa přes území navrhovatele. Případně pokud by až v průběhu pořizování *napadené aktualizace* byla odsouhlasena Ministerstvem dopravy nějaká další varianta, například na základě návrhu alternativní trasy uvedené navrhovatelem ve včas uplatněných námitkách, dalo by se na takovou alternativní trasu nahlížet jako na souladnou s PÚR. Tímto způsobem přistupoval k alternativní trase i odpůrce, který na straně 5 úvodního dokumentu *napadené aktualizace* uvedl, že „*platí závazný úkol z Politiky územního rozvoje pořídit aktualizaci na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy ČR. Alternativní návrh by tak muselo primárně vzít za své a prověřit jeho reálnost Ministerstvo dopravy, které je nositelem úkolu připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy RS v úseku hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha.*“ Soud konstatuje, že situace však byla taková, že navrhovatel v době uplatnění námitek nepreferoval žádnou z později zkoumaných variant V2 „Stradov“, V3a a V3b „Český Újezd“, když jedinou variantu, kterou ve svých námitkách prosazoval, byla varianta vedení koridoru VRT *územní rezervou*. Teprve ke konci procesu pořizování *napadené aktualizace* v únoru 2024 si nechal navrhovatel vyhotovit studii alternativní trasy.
152. K argumentaci navrhovatele, že Správa železnic dne 2. 12. 2022 (tedy ještě před vydáním *napadené aktualizace*) zahájila zadávací řízení, jehož předmětem byla veřejná zakázka na zpracování dokumentace pro územní řízení pro stavbu vysokorychlostní trati v úseku Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu, jejíž trasa je v zadávací dokumentaci již jasně určena, soud uvádí, že internetový odkaz poskytnutý navrhovatelem vede na stránku s více obsáhlými dokumenty, přičemž navrhovatel v návrhu nespecifikoval, o který konkrétní dokument se má jednat. V navazujících podáních navrhovatel zmiňoval konkrétně smlouvu o dílo na vyhotovení projektové dokumentace a *Situační výkres*. Soud provedl důkaz *Situačním výkresem*, avšak provádění důkazu zmíněnou smlouvou o dílo či dalšími blíže nespecifikovanými listinami, jež byly součástí zadávací dokumentace na veřejnou zakázku, považoval za nadbytečné, jelikož považuje za dostatečný *Situační výkres*, když ze strany odpůrce není zpochybňována skutečnost umístění portálu Krušnohorského tunelu u silnice I/13. Co se týče facebookového příspěvku zastupitele Jiřího Baudise, navrhovatel vložil do návrhu grafické znázornění vedení vysokorychlostní trati s portálem Krušnohorského tunelu přiložené k facebookovému příspěvku. Soud nepovažoval za potřebné provádět důkaz ani facebookovým příspěvkem, jelikož takový důkaz považuje za nadbytečný. Soud nepochybuje o tom, že Správa železnic jako zadavatel veřejné zakázky musela uvést v zadávací dokumentaci bližší parametry plánované VRT včetně jejího předběžného umístění. Dle názoru soudu však přesné umístění stavby VRT bude vyplývat až z vytvořené

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

projektové dokumentace, byť pochopitelně zpracovatel takové dokumentace bude vycházet z podkladů od zadavatele, tedy že VRT povede mezi Chlumcem a Stradovem v místě plánovaného koridoru ŽD1-C jakožto vítězné varianty v *napadené aktualizaci*.

153. Hypoteticky vzato by mohla nastat výše naznačená situace, že by Ministerstvo dopravy v průběhu procesu pořizování *napadené aktualizace* odsouhlasilo další variantu vedení koridoru VRT, ve které by se portál Krušnohorského tunelu nacházel na jiném než původně plánovaném místě. Pak by záleželo na pořizovateli (odpůrci), zda by takovou variantu vybral jako vítěznou. V kladném případě by musela pochopitelně Správa železnic reagovat na nastalou situaci a změnit parametry výše zmíněné veřejné zakázky, případně jednat o změně smlouvy o dílo s vítězným uchazečem, aby bylo dohodnuto vytvoření projektové dokumentace pro územní řízení, která bude odpovídat vybrané variantě koridoru VRT. Situace byla taková, že ještě v prvním pololetí roku 2024 se prověřovaly varianty vedení koridoru VRT na území navrhovatele, avšak s dalšími variantami V2, V3a a V3b nesouhlasila řada subjektů, a navíc nebyly tolik vyhovující, jako tomu bylo u vybraného koridoru ŽD1 (v podrobnostech viz prezentace Správy železnic datovaná 1. 7. 2024).
154. K argumentaci navrhovatele, že přesné umístění portálu Krušnohorského tunelu a vedení trati bylo dáno již před zahájením pořizování *napadené aktualizace*, a že tedy nepřicházela v jeho případě v úvahu jiná alternativní trasa, což navrhovatel považuje za protiprávní, soud uvádí, že navrhovatel neuvedl, se kterým konkrétním zákonným ustanovením je v rozporu postup, kdy bylo v procesu pořizování *napadené aktualizace* známo relativně přesně plánované umístění portálu Krušnohorského tunelu. Soud opakuje, že navrhovatel měl možnost v rámci svých námitek navrhnout v procesu pořizování *napadené aktualizace* alternativní trasu vedení koridoru VRT, avšak kromě varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou* žádnou variantu včas nenabídl.
155. Na tomto místě soud zdůrazňuje, že uplatnění alternativní trasy by muselo být provedeno včas a formou námitek, jak bylo naznačeno výše. Pokud navrhovatel včas takovou alternativní trasu formálním způsobem neuplatnil, nemůže svou pasivitu zhojit tím, že by se později zmínil na některé z pracovních skupin o určité alternativní trase. V tomto směru se v zápise ze *Závěrečného společného jednání pracovních skupin* ze dne 20. 6. 2024 objevuje neurčitá zmínka starostky navrhovatele JUDr. Veroniky Srnkové, že „jako kompromis nabídla státu Český Újezd“. Soud nemá k této záležitosti bližší informace a nepovažuje za potřebné zmíněnou nabídku Českého Újezdu blíže zkoumat v tom směru, zda jde o některou z variant tras V3a či V3b zmiňovaných výše, případně alternativní trasu vyplývající ze *Studie alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel* od společnosti PRO CEDOP s. r. o. z února 2024, kterou si nechal zpracovat navrhovatel, a která počítala s větším využitím území Českého Újezdu. Pro posouzení věci by takové bližší zkoumání nemělo význam.
156. K argumentaci navrhovatele v replice ohledně zásahu do jeho práva na samosprávu tím, že byla již před zahájením pořizování *napadené aktualizace* přesně určena poloha portálu Krušnohorského tunelu a vedení trati, soud uvádí, že v navrhovatelem zmíněném nálezu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15, Ústavní soud uvedl: „Právo na samosprávu obce se proto do střetu se zásadami územního rozvoje může dostat tehdy, kdy (1) kraj reguluje vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží obcím, případně (2) vztahy v území reguluje takovým způsobem, že podstatná část území obce již nemůže být smysluplně regulována na úrovni územního plánu a z tohoto pohledu je samosprávě obce odňata.“ Soud se v obecné rovině ztotožňuje s citovanou pasáží, na kterou odkazoval navrhovatel ve své námitce; navrhovatel

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

však blíže neuvedl, o který střet se má v jeho případě jednat. Dle názoru soudu první střet zmiňovaný Ústavním soudem není u navrhovatele zjevně dán, jelikož nelze říci, že by odpůrce reguloval vztahy v území do té míry podrobnosti, která náleží navrhovateli v územním plánu. Soud připomíná, že se jednalo o vymezení *koridoru ŽD1*, který má republikový význam, a jako takový byl vymezen v *napadené aktualizaci*. V úvahu tak přichází druhý střet, ke kterému Ústavní soud v citovaném nálezu dále uvedl: „*Druhý střet plyne z toho, že na podstatné části území obce se může nacházet plocha či koridor, které mají nadmístní význam a jejichž regulace bez dalšího předurčuje územně plánovací dokumentaci obce. V takovém případě obec nemá autonomní prostor pro rozhodování, což je však logickým důsledkem konkrétních poměrů v území a hierarchizace územně plánovací dokumentace (jde tedy o vynětí z působnosti obecní samosprávy ve smyslu čl. 104 odst. 2 Ústavy). V této souvislosti je třeba zdůraznit, že hlava sedmá Ústavy zaručuje územní samosprávu jako institut (institucionální garance existence samosprávy členěné na obce a kraje) a jako ústavně zaručené právo obcí a krajů na samosprávu vlastních záležitostí, které jsou vymezeny zákonem. Ústava tedy nezaručuje konkrétní obsah samosprávy a nezaručuje ani právo na existenci konkrétních obcí či krajů. (...) Přesahují-li tedy plochy či koridory na území obce svým významem obec samu, jsou zájmy obce při rozhodování krajské samosprávy chráněny pouze v procesní rovině při pořizování zásad územního rozvoje, a to jednak požadavky na zákonitost a odbornost pořízení zásad, jednak účasti dotčených obcí, které mohou uplatnit své námítky.*“ Soud se ztotožňuje s citovanou pasáží nálezu a v poměrech projednávané věci konstatuje, že v procesu pořizování *napadené aktualizace* bylo postupováno v souladu s citovaným názorem Ústavního soudu. *Koridor ŽD1* má republikový význam, pročez neměl navrhovatel autonomní prostor pro rozhodování, přičemž však mohl uplatnit námítky, čehož využil. Námítky navrhovatele pak byly řádně posouzeny odpůrcem v rozhodnutí o námítkách. Navíc dle názoru soudu ani nelze říci, že by v případě navrhovatele podstatná část jeho území již nemohla být smysluplně regulována na úrovni územního plánu. Při pohledu do grafické části *napadené aktualizace* je zřejmé, že *koridor ŽD1* zabírá na území navrhovatele plochu odhadem 10 % z celkové plochy území navrhovatele. Významnou část z této 10% plochy zabírá rozšířený koridor v zalesněné oblasti Krušných hor severně od obydlené části Chlumce. *Koridorem ŽD1* je tudíž dotčena jen malá část území navrhovatele.

157. K argumentaci navrhovatele, že umístění portálu a vedení trati VRT v tunelu je úkolem pro územní plánování dle čl. 69b odst. 1 textové části výroku *napadené aktualizace* a že ve skutečnosti o vedení trati a umístění portálu Krušnohorského tunelu bylo již rozhodnuto, soud uvádí, že navrhovatelova argumentace zjevně směřuje k tomu, že mu byly *de facto* odňaty úkoly pro územní plánování vymezené v *napadené aktualizaci*. Soud shledal, že pro územní plánování a využívání území vymezeného *koridoru ŽD1* byl v čl. 69b stanoven pod bodem 1 písm. a) úkol „*vytvořit územní podmínky pro umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.*“ Dále pod písm. b) téhož ustanovení byl stanoven úkol „*vytvořit územní podmínky pro vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi.*“ Dále pod písm. c) téhož ustanovení byl stanoven úkol „*vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území evropsky významné lokality Holý vrch, CHKO České středohoří, evropsky významnou lokalitu Východní Krušnohoří a ptačí oblast Východní Krušné hory s umístěním portálů, hloubených částí tunelů a souvisejících povrchových objektů a infrastruktury mimo I., II. a III. zónu ochrany CHKO České středohoří.*“ Soud konstatuje, že z citovaných ustanovení neplyne, že by navrhovatel měl hledat na svém území v rámci svého územního plánování vhodné místo pro umístění portálu

Krušnohorského tunelu, či že by měl hledat jinou variantu pro vedení VRT. Soud proto neshledává dotčení navrhovatelova práva na samosprávu v tom, že je navrhovatel při svém územním plánování vázán vymezeným *koridorem ŽD1 v napadené aktualizaci*.

158. Dále soud uvádí, že i kdyby měl navrhovatel pravdu v tom, že odpůrce nebyl vázán konkrétní trasou koridoru VRT stanovenou v PÚR s odkazem na výběr Ministerstva dopravy, tak dle názoru soudu stále nelze ztrácet ze zřetele podstatnou skutečnost, že sám navrhovatel s výjimkou *územní rezervy* žádnou alternativní trasu koridoru VRT nenavrhla a že odpůrce měl možnost dle § 41 odst. 3 stavebního zákona zamítnout návrh napadené aktualizace z důvodu ochrany území Ústeckého kraje a jeho obyvatel, případně vrátit návrh pořizovateli k dopracování. Tyto možnosti však *zastupitelstvo* nevyužilo, když naopak hlasováním dalo najevo souhlas s *napadenou aktualizací*. Dle názoru soudu byly v *napadené aktualizaci* komplexně a dostatečně prověřeny jednotlivé varianty vedení trasy koridoru VRT, přičemž *napadená aktualizace* obsahuje i komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty v souladu s § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona. Soud proto neshledal porušení zmíněného ustanovení namítané navrhovatelem.
159. Případný omyl pořizovatele či odpůrce, že je vázán Ministerstvem dopravy vybranými trasami VRT či vymezením koridoru ŽD1-A, B a C, ačkoli by tomu tak nebylo, by z pohledu soudu nezpůsobil nezákonnost celé *napadené aktualizace*, protože odpůrce měl možnost návrh aktualizace zamítnout či požadovat jeho doplnění, jak již soud uváděl výše. Soud proto uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek uvedených ve druhém okruhu návrhových bodů.
160. Soud se dále zabýval **třetím okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal nedostatky vyhodnocení vlivů na životní prostředí. K pochybnostem navrhovatele ohledně původu hodnot odhadovaného záboru ZPF, kdy navrhovatel argumentoval, že s ohledem na míru podrobnosti aktualizace ZÚR danou měřítkem (1:100 000) její grafické části, není možné provést kvalifikovaný odhad záboru ZPF s rozlišením půd I. a II. třídy ochrany, soud uvádí, že navrhovatel předmětnou námitku neuplatnil v procesu přijímání *napadené aktualizace*, a proto se touto námitkou nemohl odpůrce v napadené aktualizaci zabývat. Navrhovatel poukázal na odborné vyjádření Ing. Jarmily Paciorkové z dubna 2024, ze kterého soud zjistil, že je v něm uvedeno prakticky totéž, co v návrhu. Lze tak usuzovat, že navrhovatel převzal do návrhu údaje uváděné Ing. Paciorkovou v odborném posouzení.
161. K samotné námitce soud uvádí, že vliv *napadené aktualizace* na zemědělskou půdu, resp. předpokládaný zábor ZPF, je řešen na stranách 92-94 SEA, přičemž metodika výpočtu záborů ZPF je popsána na stranách 134-137 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Na straně 93 SEA je obrázek 51 s rozlišením půd I. a II. třídy ochrany, přičemž je odkazováno na zdroj ÚAP ÚK, což je v SEA zavedená zkratka pro Územně analytické podklady Ústeckého kraje. Tabulka 33 na straně 254 SEA je co do záborů ZPF v souladu s textovou částí odůvodnění *napadené aktualizace*, viz tabulka 9 na straně 137 představující kvalifikovaný odhad záborů ZPF *koridoru ŽD1*. Ve výše zmíněné metodice výpočtu záborů ZPF jsou uvedeny podrobně konkrétní předpoklady, ze kterých vycházel kvalifikovaný odhad záborů ZPF. Podkladem pro kvalifikovaný odhad byly Územně analytické podklady Ústeckého kraje. Soud shledal, že navrhovatel (ani Ing. Paciorková) neuvedl konkrétní námítka, kterými by například zpochybňoval použitou metodiku pro výpočet záborů ZPF. V textové části odůvodnění *napadené aktualizace* je zdůrazněno, že „*rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části 5aZÚR ÚK (1:100 000)*.“ Soud konstatuje, že při takovém měřítku samozřejmě nelze očekávat, že

kvalifikovaný odhad záborů ZPF bude zcela přesný, nicméně kvalifikovaný odhad odpovídající dané podrobnosti provést lze. Sám navrhovatel neuvádí konkrétní argumentaci, proč by nebylo možné v daném případě provést kvalifikovaný odhad.

162. Míra detailu posuzování jednotlivých aspektů je dána procesní fází, v níž je určitý aspekt posuzován. Aktualizace zásad územního rozvoje představuje toliko koncepci, nikoliv již konkrétní záměr určený k bezprostřední realizaci. Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona platí, že *„zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“*. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF – v detailu odpovídajícím aktuální procesní fázi – je zpracován dle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“), dle § 2 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 271/2019 Sb.“) a přílohy této vyhlášky. Z § 2 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že kvalifikovaný odhad záborů v zásadách územního rozvoje musí být členěn podle tříd ochrany půdy. Členění dle tříd ochrany tedy představuje nezbytnou náležitost kvalifikovaného odhadu. Soud zdůrazňuje, že se stále jedná toliko o odborný odhad, nikoliv o přesný výpočet, který bude možné realizovat až u konkrétního záměru, což však není účelem *napadené aktualizace*.
163. K námitce navrhovatele, že při kvalifikovaném odhadu záborů ZPF byly brány v úvahu jen trvalé zábory ZPF, nikoli však dočasné zábory, soud uvádí, že dle § 9 odst. 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. platí, že *„vyhodnocení výměry záboru u koridoru se provede vynásobením délky koridoru s odhadovanou šířkou tělesa stavby včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů a příkopů včetně ostatních součástí stavby. U staveb nadzemního nebo podzemního vedení, k jejichž realizaci je nutný souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, se za délku koridoru považuje součet odhadovaných délek vstupních šachet podzemního vedení a součet odhadovaných délek základů stožárů nadzemního vedení“*. Z citovaného způsobu výpočtu záboru je dle názoru soudu zjevné, že výpočet počítá pouze s trvalými zábory spočívajícími ve stavbě samotné. Ve výpočtu se nezohledňuje navrhovatelem zmiňované rozsáhlé staveniště, které představuje toliko dočasný zábor ZPF. Z § 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že dočasné zábory se zohledňují v územním plánu. Naproti tomu § 2 zmíněné vyhlášky, který se týká pořizování zásad územního rozvoje, se o dočasných záborech ZPF nezmiňuje. Odpůrce na straně 134 textové části odůvodnění uvedl, že *„do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF je zahrnován jen trvalý zábor, který má dlouhodobý význam pro využití území. Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF jsou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty“*. S ohledem na výše uvedené skutečnosti považuje soud postup odpůrce za správný.
164. K námitce navrhovatele, že v SEA při posuzování hlukové zátěže nebyl zohledněn rozdíl mezi osobní a nákladní dopravou, kdy nákladní vlaky jsou dle navrhovatele podstatně hlučnější, soud konstatuje, že na straně 198 SEA se k vítězné variantě ŽD1-C uvádí: *„Ze zpracované ‚Technicko provozní studie, technická řešení VRT‘ (05/2017) vyplývá, že hluk vznikající jízdou vlaku bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk. (...) Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí.“* Před i za citovanými pasážemi jsou

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

uvedeny další úvahy týkající se hlukové zátěže se závěrem, že „*kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření*“. Z citovaných pasáží je zřejmé, že jedním z faktorů, který byl brán v úvahu, je právě hmotnost vlakové soupravy, přičemž vyšší hmotnost se týká právě nákladních vlaků. K obdobné námitce jiného účastníka se vyjádřil odpůrce na straně 210 rozhodnutí o námitkách, kde uvedl, že „*u hluku je pro vyhodnocení vlivu uplatnění koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, zapotřebí odborným odhadem (podle již provozovaných záměrů nebo výpočtem, pokud takový záměr dosud neexistuje) zjistit, do jaké vzdálenosti od trati budou pravděpodobně překračovány hygienické hlukové limity. Podle ne/možnosti dodržení takto předpokládaného odstupu od zastavěných území je potom třeba doporučit eliminační či minimalizační protihluková opatření. Jednotlivá protihluková opatření se liší prostorovými nároky (např. protihlukový val x protihluková stěna). Od toho (ale nejenom od toho) se potom odvíjí navrhovaná šířka koridoru. U kumulativních a synergických vlivů (ve fázi uplatnění koncepce) se počítá s určitou, výše popsanou předpokládanou intenzitou hluku. Ve fázi koncepce nemá na tuto předpokládanou intenzitu hluku počet ani druh vlaků (osobní x nákladní) žádný vliv*“. Soud souhlasí s odpůrcem nastíněným postupem vyhodnocení hlukové zátěže a přijetí protihlukových opatření a dodává, že nastíněný postup byl zohledněn v *napadené aktualizaci*. Skutečnost, že SEA neobsahuje podrobnější úvahy stran vlivu nákladní dopravy, nepovažuje soud za vadu či pochybení v daném procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí. Odůvodnění SEA je přiměřené skutečnosti, že se jedná o koridor vymezovaný do aktualizovaných zásad územního rozvoje.

165. K námitce navrhovatele, že v SEA nebylo zohledněno výrazné zúžení koridoru na území navrhovatele, kdy navrhovatel má obavy, že kvůli zúžení koridoru nebudou moci být provedena efektivní protihluková opatření, soud uvádí, že se jedná o ničím nepodloženou spekulaci navrhovatele. Ze samotné skutečnosti, že na území navrhovatele je koridor zúžen, nelze bez dalšího dovozovat, že by již v procesu posuzování vlivů na životní prostředí mělo být zúžení koridoru podrobněji prověřeno nad rámec standardního postupu v daném procesu. Navíc při pohledu do výkresu *Schéma šířkového uspořádání koridoru*, jež je součástí grafické části odůvodnění *napadené aktualizace*, je zřejmé, že se jedná o zúžení koridoru zdánlivé, dané tím, že severně od území navrhovatele se koridor rozšiřuje až na 1 200 m a obdobně jižně od území navrhovatele se koridor rozšiřuje v souvislosti s odbočkou trati. Jinak je zřejmé, že *koridor ŽD1* má od Chlumce až po hranici se Středočeským krajem většinou obdobnou šířku jako v místě navrhovatelem tvrzeného zúžení. K obsahově obdobné námitce navrhovatele se vyjádřil odpůrce na straně 236 rozhodnutí o námitkách, přičemž uvedl, že „*nelze v rámci ZÚR posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího následného provozu, to je možné až v územním řízení, na základě dokumentace k územnímu řízení. V ZÚR jsou v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), vyhodnoceny předpokládané vlivy návrhu (tedy vždy ‚celých‘ koridorů) včetně vlivů sekundárních, a synergické a kumulativní vlivy – vlivy návrhu společně s vlivy stávajících a zamýšlených záměrů*“. S citovaným odůvodněním soud souhlasí, neboť i dle jeho názoru navrhovatel zmíněnou námitkou směřující již k posouzení budoucích vlivů VRT *de facto* „předbíhá“ vývoj, neboť předmětná námitka je relevantní až v územním či stavebním řízení, případně v procesu posuzování vlivů konkrétního záměru na životní prostředí (EIA) při povolování konkrétní stavby. Teprve až bude k dispozici projektová dokumentace pro územní, resp. stavební řízení, bude možné zabývat se konkrétněji hlukovou zátěží plynoucí z předmětné stavby.
166. K námitce navrhovatele, že v SEA nebyl správně posouzen vliv koridoru VRT na krajinu a krajinný ráz, soud konstatuje, že na straně 190 SEA se uvádí: „*Další částí koridoru VRT,*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

vedenou mimo tunel, je část mezi Ústím nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, **mírně negativní, s lokálními významně negativními akcenty**.“ Navrhovatel nesouhlasil s uvedenou citací (soudem tučně zvýrazněna dotčená část), přičemž dovozoval, že portál Krušnohorského tunelu bude viditelný pro velké množství obyvatel, bude působit v krajině významně rušivě, pročez mělo být hodnocení vlivu na krajinu nikoli „mírně negativní vliv“, nýbrž „potenciálně významný negativní vliv“. K tomu soud uvádí, že obdobnou námitkou navrhovatele se zabýval odpůrce na straně 238 rozhodnutí o námitkách, kde uvedl: „*Předpokládané vlivy koridoru jsou ze zákona posuzovány ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí jedním hodnocením pro celou délku koridoru, přičemž charakter území i předpokládané technické řešení trati není ve všech úsecích stejné. Proto nelze hodnocení posuzovat jen podle podmínek na Chlumecku.*“ S uvedenou citací soud souhlasí. Ze strany odpůrce se nejednalo o bagatelizaci zmíněného vlivu portálu Krušnohorského tunelu na krajinu, pokud odpůrce tento vliv označil jako „*lokální významně negativní akcent*“. Bodové hodnocení vlivu záměru bylo uvedeno pro celý koridor, jedná se tedy o jakýsi průměrný výsledek, přičemž negativní vliv portálu Krušnohorského tunelu na území navrhovatele bude zřejmě větší, než uvedený „průměr“, přičemž tato situace je označena jako „*lokální významně negativní akcent*“. Soud v popsané situaci neshledává žádné pochybení. Soud proto uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek uvedených ve třetím okruhu návrhových bodů.

167. Soud se dále zabýval **čtvrtým okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal neúnosné zatížení jeho území jak samotnou výstavbou VRT, tak i jejím následným provozem, přičemž zatížení spatřoval zejména ve skutečnosti, že v blízkosti mezi zastavěnými oblastmi Chlumce a Stradova bude vybudován portál Krušnohorského tunelu, kde bude 6 kolejí, což představuje mnohaleté rozsáhlé staveniště na území navrhovatele, přičemž při následném provozu trati bude docházet v daném místě k rozjíždění a brždění vlaků, což přinese zvýšení hluku a vibrací. Soud shledal, že s obsahově obdobnou námitkou navrhovatele se vypořádal odpůrce na straně 235 a na stranách 10-11 rozhodnutí o námitkách, přičemž mimo jiné uvedl: „*Předestírané dopady budování portálu Krušnohorského tunelu i železniční tratě jako takové, jakož i následného provozu na železniční trati na město Chlumec a jeho obyvatele, nemohou být z povahy věci předmětem posuzování při pořizování zásad územního rozvoje, ale až předmětem dalších postupů územního plánování, zejména územního řízení. Stejně tak konkrétní opatření k eliminaci případných negativních dopadů stavby a provozu trati na nemovitosti a obyvatele mohou být ze zákona řešena až v dokumentaci k územnímu řízení o umístění stavby včetně posouzení EIA.*“ Soud souhlasí s citovaným vypořádáním námitky a dodává, že odpůrce zároveň správně upozornil na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého „*zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*“. Stejně správně odpůrce uvedl, že „*technické řešení trati proto není a nemůže být předmětem ZÚR a nelze ho v tomto okamžiku předjímat*“.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

168. Soud konstatuje, že z argumentace navrhovatele v návrhu je zřejmé, že navrhovatel si prostudoval zadávací dokumentaci pro veřejnou zakázku vypsanou Správou železnic na pořízení projektové dokumentace pro územní řízení pro stavbu VRT v úseku Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu, kterou soudu navrhoval jako důkaz. V zadávacích podmínkách jakékoli veřejné zakázky na pořízení projektové dokumentace pochopitelně musí být uvedeny určité požadavky na projektovou dokumentaci a samotnou stavbu VRT. Tyto požadavky pak musí být zhotovitelem projektové dokumentace promítnuty do tvorby předmětné dokumentace. Skutečnost, že zmíněná veřejná zakázka byla vypsána již v roce 2022, tedy dříve, než byla vydána *napadená aktualizace*, však neznamená, že by pořizovatel měl přihlížet v procesu pořizování *napadené aktualizace* k obsahu předmětné zadávací dokumentace. Jedná se totiž o podrobnosti, které svým obsahem náleží navazujícím rozhodnutím ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona. Stejně tak nebylo povinností odpůrce přihlížet v době schvalování *napadené aktualizace zastupitelstvem* ke skutečnosti, že již existuje předmětná zadávací dokumentace blíže specifikující stavbu VRT. I z povahy věci, že se jednalo o zadání tvorby projektové dokumentace pro územní řízení ohledně stavby VRT, je logické, že případné námitky dotčených subjektů ohledně konkrétního umístění stavby by měly směřovat až do vytvořené projektové dokumentace.
169. Ze strany soudu lze zopakovat, že *napadená aktualizace* vymezuje toliko koridor o proměnlivé šířce cca 100 – 1 200 m, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž šířka se bude pohybovat řádově v desítkách metrů (v podrobnostech níže). Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla za úkol zabránit hluku, vibracím či potenciálním škodám na dotčených pozemcích jak při výstavbě VRT, tak i při jejím provozu, budou předmětem až navazujícího povolovacího řízení (územní či stavební řízení), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci. Soud přitom nezpochybňuje tvrzení navrhovatele, že povinnost orgánů veřejné moci spočívající v ochraně obyvatel před hlukem a vibracemi lze dovodit z § 5 a § 11 zákona o životním prostředí, nicméně dodává, že tato ochrana je poskytována v příslušné fázi konkrétního řízení. Je proto na navrhovateli, aby v navazujících řízeních řádně uplatňoval svá práva a prosazoval své zájmy, a to například upozorňováním na jím tvrzené dopady výstavby a provozu vysokorychlostní trati na území navrhovatele a jeho obyvatele.
170. K obavám navrhovatele, že nebude možné provést efektivní protihluková či protivibrační opatření pro budoucí provoz VRT s ohledem na zúžení koridoru na území navrhovatele, soud uvádí, že se jedná o nepodložené obavy navrhovatele. Sám navrhovatel uvedl v návrhu, že „podle katastru nemovitostí je vzdálenost mezi okrajovými bytovými domy v Chlumci a rodinnými domy ve Stradově necelých 300 m“. Z textové části odůvodnění *napadené aktualizace* (strana 134) plyne, že se počítá s maximální šířkou stavby VRT 40 m, přičemž tato šířka zahrnuje i případné svahy náspu. Z uvedeného je zřejmé, že trať v místě zúžení koridoru může být vedena tak, aby vzdálenost od okrajů obydlených částí Chlumce a Stradova byla více než 100 m. Z obrázku č. 2, jež je součástí návrhu, z navrhovatelem předloženého *Situačního výkresu* a z Vizualizace portálu Krušnohorského tunelu, jež je součástí prezentace Správy železnic datované 1. 7. 2024 (dále jen „*Vizualizace portálu Krušnohorského tunelu*“), plyne, že portál Krušnohorského tunelu má být umístěn na jižním okraji území navrhovatele na rozhraní s územím města Chabařovice u silnice I/13, tedy zjevně o několik stovek metrů jižněji od zúžení mezi obytnou zástavbou Chlumce a Stradova, přičemž prakticky pod celým územím navrhovatele severně od silnice I/13 i v zúženém místě mezi obytnými částmi navrhovatele již bude tunel, který v těchto místech nebude vidět, protože bude procházet pod zemí. Při pohledu na *Vizualizaci portálu*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

*Krušnohorského tunelu* se situace jeví tak, že nejvíce dotčení stavbou VRT a portálu Krušnohorského tunelu mohou být obyvatelé blízké zástavby východně od trati před tunelem, kde se však nejedná o území navrhovatele, nýbrž města Chabařovice.

171. Při pohledu do grafické části *napadené aktualizace* je dle názoru soudu zřejmé, že za situace, kdy koridor VRT má procházet Ústím nad Labem a následně má vést přibližně severně ve směru na Drážďany, je prakticky nemožné s ohledem na zastavěnost území nalézt vhodné místo pro portál Krušnohorského tunelu a trasu VRT tak, aby řešení vyhovovalo všem, což správně zmínil pořizovatel v *napadené aktualizaci*. Pořizovatel musel navíc brát v úvahu koordinaci koridoru ŽD1 s navazujícím koridorem VRT ve Spolkové republice Německo (viz strany 87-88 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*). I z tohoto pohledu se nejvíce soudu dotčení práv (zatížení území) navrhovatele stavbou VRT a portálu Krušnohorského tunelu jako nepřiměřené.
172. Co se týče obav navrhovatele z rozsáhlého staveniště u portálu Krušnohorského tunelu, soud konstatuje, že navrhovatelovo podání (Doplnění důkazů) ze dne 30. 1. 2025 obsahuje „Obrázek 5 Znázornění zatížení území navrhovatele stavbou portálu Krušnohorského tunelu“, přičemž v obrázku je navrhovatelem znázorněno zmíněné staveniště, které se nachází jižně od silnice I/13, tedy v celém rozsahu na území města Chabařovice. Soud nepovažuje za potřebné podrobněji se zabývat uvedenými skutečnostmi, jelikož pro účely rozhodnutí soudu je to nadbytečné. Soud však považoval za vhodné popsat místní situaci s ohledem na navrhovatelem namítanou nerealizovatelnost VRT v daném místě. Dle názoru soudu s ohledem na nastíněnou situaci rozhodně nelze bez dalšího dovozovat, že by nebyla možná realizace VRT v místě zúžení koridoru mezi obytnou zástavbou Chlumce a Stradova, resp. že by v dané lokalitě nebyl prostor pro efektivní opatření chránící před hlukem a vibracemi, případně že by výstavba VRT a její provoz představovaly neúnosné zatížení území navrhovatele.
173. K navrhovatelově argumentaci v návrhu, že koridor VRT na jeho území prochází mezi dvěma obydlenými územími a je výrazně zúžen, v důsledku čehož není dobře možné neúnosnému zatížení lokality předejít, soud uvádí, že považuje navrhovatelovu argumentaci za neurčitou a nepodloženou. Není zřejmé, jak by mělo být neúnosně zatíženo území navrhovatele, když VRT je v daném místě vedena v tunelu. Proto se soud více zmíněnou argumentací navrhovatele nezabýval.
174. K námitce navrhovatele, že na jeho území je vymezena krajinná památková zóna rejst. č. ÚSKP 2387 – *Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova* a že vymezením koridoru ŽD1 je zasazeno do předmětné památkové zóny, soud uvádí, že obsahově obdobnou námitkou se zabýval odpůrce na straně 235 rozhodnutí o námitkách, přičemž upozornil, že koridor ŽD1 je veden tunelem pod územím předmětné památkové zóny. Dále odpůrce popsal situaci, že na jednání pořizovatele s Ministerstvem kultury k vypořádání jeho stanoviska k veřejnému projednání, konaném dne 6. 3. 2023, bylo po projednání a upřesnění některých skutečností dohodnuto, že Ministerstvo kultury souhlasí s variantou ŽD1-C s tím, že do čl. 69b výroku *napadené aktualizace* bude pod bodem ch) doplněn úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru: vytvořit územní podmínky pro „vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty memoriální krajiny v prostoru krajinné památkové zóny *Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova*“. Soud ověřil, že tento bod byl doplněn do výroku *napadené aktualizace*, nikoli pod bodem ch), nýbrž pod bodem i) článku 69b.

175. Soud dále uvádí, že zrušená *územní rezerva*, kterou preferoval navrhovatel pro vedení trati, vedla rovněž přes území předmětné památkové zóny v prostoru mezi Přestanovem a Uncínem, což zřejmě navrhovateli nevadilo. Soud připomíná, že VRT bude vedena pod územím předmětné památkové zóny tunelem, a proto není důvod k obavám z jejího dotčení. Soud považuje vypořádání předmětné námitky zásahu do památkové zóny v rozhodnutí o námitkách za dostatečné, přezkoumatelné i věcně správné, kdy konkrétní podmínky ochrany památkové zóny budou řešeny v navazujících stupních územního plánování. Soud proto uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek uvedených ve čtvrtém okruhu návrhových bodů.
176. Soud se dále zabýval **pátým okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal nedostatečná kompenzační opatření. Soud shledal, že kompenzační opatření ve vztahu k vybrané variantě ŽD1-C jsou uvedena na stranách 45-46 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*, přičemž požadavky jsou rozděleny do třech kategorií: požadavky na koncepční opatření, požadavky na prostorová opatření a požadavky na projektová opatření.
177. K námitce navrhovatele, že kompenzační opatření jsou formulována velmi obecně a jen pro celé varianty koridoru, soud uvádí, že obecnost kompenzačních opatření je dána stupněm územně plánovací dokumentace, kdy v tomto případě se jedná o zásady územního rozvoje. Obdobnou námitkou navrhovatele se zabýval odpůrce na straně 236 rozhodnutí o námitkách, kde mj. uvedl: „*Nelze v rámci ZÚR posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího následného provozu, to je možné až v územním řízení, na základě dokumentace k územnímu řízení. V ZÚR jsou v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), vyhodnoceny předpokládané vlivy návrhu (tedy vždy ‚celých‘ koridorů) včetně vlivů sekundárních, a synergické a kumulativní vlivy – vlivy návrhu společně s vlivy stávajících a zamýšlených záměrů. (...) K eliminaci, případně zmírnění předpokládaných negativních vlivů na některé složky životního prostředí, potom směřují navržená eliminační a minimalizační opatření. Vzhledem k povaze předmětu aktualizace ZÚR (vymezení ‚prázdného pruhu území‘), jsou tato opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. V době, kdy není známo technické řešení stavby ani její přesné umístění, nemohou být předvídaný ani konkrétní dopady stavby a provozu na jednotlivé složky životního prostředí včetně obyvatel.*“
178. Soud souhlasí s citovaným odůvodněním a dodává, že jedním z prostorových kompenzačních opatření je požadavek „*zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí*“. Tento požadavek představuje dle názoru soudu úkol pro územní plánování navrhovatele, aby ve svém územním plánu počítal s dostatečně širokým koridorem VRT, aby byl dostatečný prostor pro protihluková opatření. Co se týče obav navrhovatele ze zúženého území mezi Chlumcem a Stradovem, odkazuje soud na již výše uvedené, že se jedná o vzdálenost téměř 300 m mezi zmíněnými obydlenými částmi, kde VRT bude vedena v podzemním tunelu, a z navrhovatelovy argumentace není zřejmé, proč by nemohla být v dotčeném území provedena efektivní opatření proti hluku a vibracím, přičemž konkrétní opatření budou řešena až v souvislosti s územním, resp. stavebním řízením ohledně stavby VRT.
179. Dále *napadená aktualizace* obsahuje požadavek na projektová opatření vyplývající ze SEA, a to „*umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou*“. K argumentaci navrhovatele, že s ohledem na místní situaci přichází

v úvahu vybudování portálu Krušnohorského tunelu pouze na jediném vhodném místě na území navrhovatele, přičemž v daném místě nebylo provedeno v citaci požadované „podrobné vyhodnocení místních podmínek“, soud uvádí, že z textu citace a ze zařazení požadavku jako projektového je zřejmé, že se jedná o požadavek, který by měla splňovat projektová dokumentace pro umístění stavby VRT, včetně portálu Krušnohorského tunelu. Jedná se tedy o projektovou dokumentaci pro územní řízení, v jejímž rámci by měly být podrobně vyhodnoceny místní podmínky.

180. Soud nepovažoval za potřebné zabývat se navrhovatelovým tvrzením, že *de facto* není možné umístění portálu Krušnohorského tunelu jinde než na jediném místě na území navrhovatele. Soud opětovně odkazuje na § 36 odst. 3 větu druhou stavebního zákona, dle kterého „*zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*“. Z pohledu soudu navrhovatel svou námitkou nepřipustně směřuje k tomu, aby pořizovatel, resp. zpracovatel vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, byl nucen již při pořizování *napadené aktualizace*, resp. zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zkoumat podrobnosti, které náleží územnímu plánu, případně rozhodnutím v územním či stavebním řízení při povolování stavby vysokorychlostní trati. Teprve v těchto dalších řízeních lze řešit podrobnosti odpovídající konkrétnímu typu řízení, což platí i pro případ, že by vyšlo najevo, že portál Krušnohorského tunelu může být umístěn pouze na navrhovatelem avizovaném místě. V územním řízení totiž nejde jen o samotné umístění stavby do konkrétní lokality, nýbrž je v rámci takového umístění stavby řešeno i rozložení konkrétní stavby a její prostorové uspořádání v určité lokalitě, přičemž k takovému umístění stavby nebyly v době pořizování *napadené aktualizace* dostatečné podklady spočívající v projektové dokumentaci pro územní řízení. Proto zmíněné podrobnější zkoumání kompenzačních opatření v závislosti na umístění stavby patří až do fáze územního řízení.
181. K navrhovatelově námitce, že je nepřezkoumatelné vypořádání předmětné námitky nedostatečných kompenzačních opatření odpůrcem na straně 236 rozhodnutí o námitkách, soud uvádí, že výše citoval část vypořádání dané námitky. Lze doplnit, že vypořádání námitky bylo odpůrcem doplněno o citaci rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, ve kterém Nejvyšší správní soud uvedl: „*Je však zároveň třeba upozornit na skutečnost, že stavební zákon nepožaduje po odpůrci na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526). Stále totiž není jisté, zda a jak bude určitý záměr v budoucnu realizován.*“ Soud souhlasí s citovaným judikátem, který považuje za přílehlavý pro nyní posuzovanou věc, a dodává, že odpůrce postupoval v souladu s citovaným judikátem. S ohledem na popsané skutečnosti bylo vypořádání předmětné námitky odpůrcem provedeno přezkoumatelně, neboť popsáním způsobem se odpůrce vyjádřil k namítané přílišné obecnosti a faktické nerealizovatelnosti navržených kompenzačních opatření. Zároveň považuje soud vypořádání předmětné námitky odpůrcem i za věcně správné. Soud proto uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek uvedených v pátém okruhu návrhových bodů.

182. Soud se dále zabýval **šestým okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal absenci předchozího geologického průzkumu včetně hydrogeologického průzkumu. Soud shledal, že s obsahově obdobnou námitkou navrhovatele se vypořádal odpůrce na stranách 236-238 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Uvedl: „*Na okamžik (fázi), kdy je vhodné a kdy nezbytné provést geologický průzkum, nelze nahlížet optikou této konkrétní aktualizace ZÚR. V tomto případě jsou v době pořizování aktualizace ZÚR již známy hrubé obrysy stavby. V obecné rovině ZÚR stanovují základní požadavky na uspořádání území celého kraje a vymezují plochy a koridory nadmístního významu. (...) V době pořizování ZÚR není známo, zda vůbec, či kde v dané ploše/koridoru bude umístěna stavba, jakého bude stavebního charakteru, jaké požadavky bude mít na zakládání, jaký subjekt ji bude realizovat atp. Pokud by byl geologický průzkum obecně požadován jako podklad pro ZÚR, jednalo by se řádově o desítky průzkumů ve víceméně nahodilých místech. Pro případnou konkrétní stavbu by byly nevyužitelné nebo využitelné jen z části, přitom by je musel někdo v reálném čase objednat, provést a také zaplatit. Z nastíněných důvodů se pro potřeby ZÚR využívají průběžně aktualizovaná data z územně analytických podkladů kraje, včetně dat České geologické služby. Geologický posudek vyžadují právní předpisy až k dokumentaci k územnímu rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, příp. ke společnému povolení.*“ Odpůrce dále upozornil, že pro stavby povolované obecnými stavebními úřady geologický průzkum vyžaduje vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, kde § 18 odst. 1 (zakládání staveb) stanoví: „*Stavby se musí zakládat způsobem odpovídajícím základovým poměrům zjištěným geologickým průzkumem a musí splňovat požadavky dané normovými hodnotami, nesmí být při tom ohrožena stabilita jiných staveb.*“ Dále odpůrce upozornil, že pro stavby dráhy, povolované společným povolením podle liniového zákona, platí vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury. V příloze č. 1 jsou uvedeny podrobné požadavky na dokumentaci stavby. Povinnými údaji souhrnné zprávy jsou mj. „*geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod; výčet a závěry provedených průzkumů a měření; geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*“. Soud souhlasí s výše popsaným názorem odpůrce.
183. K navrhovatelově argumentaci § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona soud uvádí, že i v tomto směru je ve shodě s názorem odpůrce prezentovaným při vypořádání předmětné námitky. Navrhovatelem zmiňovaný § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona praví, že úkolem územního plánování je mj. „*prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání*“. Stavební zákon tak ukládá orgánům územního plánování prověřovat a posuzovat u změn v území mj. i rizika spojená s geologickou stavbou území. Změnou v území je podle § 2 odst. 1 písm. a) stavebního zákona „*změna jeho využití nebo prostorového uspořádání, včetně umísťování staveb a jejich změn*“. Nástroje územního plánování jsou taxativně stanoveny v hlavě III stavebního zákona (§ 25 – § 102). Mezi tyto nástroje spadá jak územně plánovací dokumentace, tak územní řízení a územní rozhodnutí. V každé fázi územního plánování se rizika spojená s geologickou stavbou prověřují a posuzují jinými prostředky – ve vazbě na rozdílné účely a zákonem stanovenou rozdílnou podrobnost jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace. Posouzení rizika umístění záměru s ohledem na geologickou stavbu území až v územním řízení je tak v souladu s navrhovatelem citovaným § 19 stavebního zákona.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

184. Soud dále uvádí, že napadená koncepce byla podrobena posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), přičemž byly mj. posouzeny i její potenciální vlivy na horninové prostředí, vč. sesuvných a poddolovaných území. Byl zjištěn přímý krátkodobý negativní vliv (po dobu výstavby). Jako minimalizační opatření bylo pro projektovou přípravu (včetně projektové EIA) doporučeno provedení geologického a hydrogeologického průzkumu, což je pro dopravní stavby shodně stanoveno platnou právní úpravou (viz výše). Soud proto uzavírá, že požadavek navrhovatele na provedení geologického, resp. hydrogeologického průzkumu, jako podkladu pro *napadenou aktualizaci*, nemá oporu v právních předpisech. Zároveň je však zřejmé, že základní posouzení (hydro)geologických poměrů ohledně stanoveného koridoru bylo provedeno v SEA (kapitola 3.4 na stranách 66-71, pokyny pro plánování liniových staveb v sesuvném území na stranách 142-143 a projektová opatření pro variantu ŽD1-C na stranách 219-220). Speciálně hydrogeologickým poměrům pro vybranou variantu ŽD1-C se pak věnuje SEA na stranách 184-185. Projektová opatření byla ze SEA převzata do *napadené aktualizace*. Jedná se o posouzení (hydro)geologických poměrů sice stručné, leč dostatečné s přihlédnutím k tomu, že se jednalo o posouzení vztahující se ke koridoru VRT vymezeném v zásadách územního rozvoje (tj. při neznalosti konkrétního vedení trati v rámci stanoveného *koridoru ŽD1*, který je mnohem širší než samotná trať).
185. K navrhovatelově argumentaci, že při pořizování *napadené aktualizace* bylo třeba prověřit, zda jsou navržené způsoby využití na daném území vůbec realizovatelné, soud připomíná, že v navrhovatelem zmíněném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, Nejvyšší správní soud uvedl: *„Je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. (...) V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“* Soud se ztotožňuje s citovaným judikátem a v poměrech projednávané věci konstatuje, že odpůrce postupoval v souladu s citovaným judikátem, neboť v rámci SEA byly posouzeny i potenciální vlivy *napadené aktualizace* na horninové prostředí, vč. sesuvných a poddolovaných území. Pokud citovaný judikát odkazuje na nezbytnost posouzení realizovatelnosti záměru, míří tato argumentace Nejvyššího správního soudu na situace, kdy se předpokládá v určitém území realizace více záměrů, které by v souhrnu mohly představovat značnou zátěž pro území. Ze zmíněného judikátu nelze dovodit, že by bylo nezbytné nad rámec posouzení SEA ohledně vlivů *napadené aktualizace* na horninové prostředí provádět již v rámci aktualizace zásad územního rozvoje geologický průzkum. Nadto z citovaného judikátu plyne, že má být koncepčně prověřeno, zda plánovaný záměr má v budoucnu **šanci být realizován**, což dle názoru soudu neznamená, že by se měl dělat v procesu pořizování *napadené aktualizace* podrobný geologický průzkum, který s jistotou prokáže, nebo vyloučí, že VRT může být v dané lokalitě realizována. Z hlediska prověření šance na realizovatelnost záměru výstavby VRT

bylo na koncepční úrovni zásad územního rozvoje postačující základní posouzení (hydro)geologických poměrů provedené v SEA.

186. K otázce posuzování geologické stavby dotčeného území považuje soud dále za vhodné uvést, že rozsah předmětného posouzení geologických poměrů byl předmětem dohody mezi dotčenými orgány. Na straně 15 SEA se k tomu uvádí: *„Dne 13. 09. 2022 se v sídle Správy železnic, s. o. konal za účasti vybraných ústředních orgánů státní správy (Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Český báňský úřad), České geologické služby, pořizovatele a zpracovatele 5aZÚR ÚK pracovní výbor k návrhu 5aZÚR ÚK. Obsahem tohoto jednání byly mimo jiné i otázky týkající se identifikace a popisu geologické stavby území ve vazbě na požadavek 14. obsažený ve stanovisku Ministerstva životního prostředí na obsah a rozsah hodnocení SEA ze dne 18. 1. 2022. Za účasti zástupců Ministerstva životního prostředí bylo dohodnuto, že s ohledem na požadavek § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, není možné, aby byla (zejména s ohledem na absenci podrobného geologického průzkumu území, resp. inženýrskogeologického posouzení) podrobně popisována a hodnocena geologická stavba území.“* K vybrané variantě koridoru ŽD1-C se na straně 185 SEA uvádí: *„Vzhledem k vysoké variabilitě složení geologického podloží bude nutno před zahájením ražení tunelů provést velmi podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum.“* Dále na stranách 219-220 SEA jsou uvedena tři projektová opatření. Jednak je požadováno, aby ve fázi projektové EIA byl proveden podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území. Dále je požadováno, aby byl proveden podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod. Jako třetí projektové opatření je uvedeno, že konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, budou řešeny a navrženy na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území. Tato projektová opatření byla ze SEA převzata do *napadené aktualizace* (viz strana 45 textové části odůvodnění). Z uvedeného je zřejmé, že *napadená aktualizace* počítá s podrobným geologickým průzkumem území, ovšem až ve fázi řízení o umístění stavby, což je v souladu s platnou právní úpravou (viz výše). Zároveň je z třetího projektového opatření patrné, že geologický a hydrogeologický průzkum území je podkladem, na jehož základě budou moci být stanoveny konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání. Popsané třetí opatření tak dokládá již výše soudem uvedenou skutečnost, že geologický průzkum území má reálný význam až ve fázi územního řízení, jelikož na základě výsledků (hydro)geologického průzkumu je třeba zvolit vhodné stavebně technické řešení stavby.
187. Soud je ve shodě s navrhovatelem, že vysokorychlostní železniční trati představují dopravní infrastrukturu, na niž se aplikuje liniový zákon. Ten v § 2f stanoví, že je každý povinen umožnit provádění měření a průzkumných prací v rámci přípravy stavby dopravní infrastruktury (mimo jiné), a to i před zahájením řízení, kterým se stavba povoluje. Provádění průzkumných prací v souvislosti s plánovanou realizací VRT tedy není omezeno jen na fázi povolování stavby. Navrhovatel se dovolával závěrů Ústavního soudu, který se ve svém nálezu ze dne 22. 3. 2022, sp. zn. Pl. ÚS 39/18, touto otázkou zabýval a zaměřil se i na to, zda je možné průzkum provádět na více v úvahu přicházejících trasách s vědomím, že některá z nich ani nebude pro stavbu využita. Ústavní soud uvedl, že *„tento postup možný je a často bude dokonce přímo vyplývat z účelu přípravných prací. Právě stadium (předběžných)*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

*příprav liniových staveb (zejména ve fázi plánování a studií proveditelnosti) může s ohledem na jejich specifické rysy odůvodňovat provádění měřicích či průzkumných prací na vícero lokalitách a komparaci možných variant řešení během jejich plánování. Ústavní soud sice při přezkumu ústavnosti daného ustanovení není povolán vyjadřovat se ke způsobu projektového či jiného řízení přípravy takto významných staveb, ale považuje za poměrně logické a žádoucí, aby zejména v případě, kdy reálně existuje několik variant trasy (v rámci uvažovaných koridorů, které jsou v praxi až stovky metrů široké), oprávněný investor měl ohledně parametrů terénu, podloží a dalších faktorů v konkrétní lokalitě k dispozici veškerá potřebná data, a to ohledně všech uvažovaných variant souběžně a pokud možno z měření realizovaných v totožném období (minimálně v zájmu co nejvyšší srovnatelnosti výsledků)*“. Ke zmíněné citaci zdejší soud uvádí, že se jedná o argumentaci Ústavního soudu vztahující se k návrhu skupiny senátorů na zrušení § 2f liniového zákona jakožto protiústavního. Argumentace senátorů směřovala k tomu, že zmíněným ustanovením aprobevované umožnění provádění průzkumných prací na cizím pozemku před zahájením konkrétního územního či stavebního řízení představuje zásah do vlastnického práva dotčeného vlastníka. Na tuto argumentaci reagoval Ústavní soud výše citovanou argumentací. Soud nepochybně, že § 2f liniového zákona umožňuje provedení přípravných prací, např. geologického průzkumu, před zahájením konkrétního územního řízení o umístění stavby. Nicméně nejedná se o povinnost geologický průzkum provést, nýbrž pouze o zákonné oprávnění takový průzkum provést na cizím pozemku. Soud proto nesouhlasí s navrhovatelem, že by ze zmíněného nálezu vyplýval názor Ústavního soudu, že je třeba v co nejranější fázi opatřit dostatek poznatků o dotčeném území. Ústavní soud se totiž pouze snažil odůvodnit, že se nejedná o zásah do vlastnického práva, pokud jsou prováděny průzkumné práce na cizím pozemku před zahájením územního řízení. Soud proto nepovažuje za pochybení či nezákonnost, pokud v rámci pořizování *napadené aktualizace* nebyl proveden geologický průzkum.

188. K argumentaci navrhovatele, že i Agentura ochrany přírody a krajiny ve svém vyjádření ze dne 24. 3. 2021, č. j. SR/0726/UL/2021-3, doporučila podložit *napadenou aktualizaci* podrobným geologickým průzkumem, soud uvádí, že agentura ve zmíněném vyjádření uvedla: „*Současně důrazně doporučuje, aby byly odborné studie a průzkumy v této fázi přípravy zacíleny na podrobnější inženýrsko-geotechnický průzkum, který bude nezbytným podkladem pro další hodnocení.*“ Soud konstatuje, že se jednalo o vyjádření agentury vyžádané Správou železnic, která požádala agenturu „o konzultaci k rozsahu a zaměření biologického průzkumu pro úsek VRT portál Stradov až státní hranice (tzv. Krušnohorský tunel) za účelem definování veřejné zakázky na zajištění 2letého biologického průzkumu“. Citovaným vyjádřením se agentura vyjádřila *de facto* nad rámec Správou železnic požadované konzultace, přičemž ze strany agentury šlo o nezávazné doporučení provést podrobnější inženýrsko-geotechnický průzkum. Dále soud uvádí, že zmíněná agentura poskytla později stanovisko dle § 45i zákona o ochraně přírody ze dne 20. 10. 2021 k navrhovanému obsahu aktualizace zásad územního rozvoje, jež je přílohou návrhu na pořízení *napadené aktualizace*. Ve zmíněném stanovisku se požadavek na (hydro)geologický průzkum již neobjevuje.
189. Navrhovatel dále vyjádřil obavy, že se na jeho území nachází nepříznivá geologická skladba, což dokládal článkem Mgr. Jiřího Zmítka *Krušnohorský tunel – úvodní představení*, publikovaným v 30. ročníku časopisu *Tunel* (č. 4/2021), a videem na youtube, kde údajně RNDr. Vladimír Cajz, CSc., upozorňuje na rizikovost geologického podloží na území navrhovatele. K uvedené argumentaci navrhovatele soud uvádí, že v rámci pořizování *napadené aktualizace* uplatnil navrhovatel rovněž námitku absence geologického průzkumu, se kterou se odpůrce vypořádal (viz výše). Ve své námitce však tehdy pouze stručně uvedl,

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

že na jeho území již bylo nutné řešit nestabilní geologické podloží, což se týkalo zejména bytových domů ve svahu na jihozápadním okraji Chlumce. Důkazy nyní předkládané soudu (článek a video) ani jiné důkazy tehdy navrhovatel ve své námitce neuvedl. Tím spíše pak platí již výše uvedený názor soudu, že je postačující a v souladu s právní úpravou, aby geologický průzkum byl proveden až v souvislosti s řízením o umístění stavby VRT. Soud nepovažoval za potřebné provádět důkaz zmíněným článkem a videem, jelikož pro posouzení věci nemají tyto důkazy význam. Soud uzavírá, že neshledal důvodnou žádnou z námitek uvedených v šestém okruhu návrhových bodů.

190. Soud se dále zabýval **sedmým okruhem** návrhových bodů, ve kterém navrhovatel namítal nepřezkoumatelnost vypořádání některých svých námitek v rozhodnutí o námitkách. K rozsahu vypořádání námitek v rozhodnutí o námitkách odkazuje soud na již navrhovatelem zmiňovaný rozsudek ze dne 16. 5. 2023, č. j. 8 As 145/2021-51, ve kterém Nejvyšší správní soud k dané problematice uvedl: *„K přezkoumatelnosti rozhodnutí o námitkách lze ve shodě s obecnými východisky krajského soudu předeslat, že na vypořádání námitek je třeba klást přiměřené požadavky. Na jedné straně rozhodnutí o námitkách naplňuje některé formální znaky správního rozhodnutí. Na jeho odůvodnění je tedy nutné klást stejné požadavky jako v případě správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu). Z odůvodnění rozhodnutí o námitkách musí být seznatelné, z jakého důvodu považuje odpůrce podané námitky za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje předestírané skutečnosti za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené. (...) Na straně druhé však nelze klást na vypořádání námitek požadavky příliš vysoké, které by již představovaly přepjatý formalismus. (...) Míra konkrétnosti námítky pak předurčuje míru podrobnosti jejího vypořádání.“* Soud se ztotožňuje s citovaným judikátem; v jeho duchu posoudil již výše uplatněné námitky nepřezkoumatelnosti a nyní přezkoumal i zbývající námitky nepřezkoumatelnosti uplatněné v sedmém okruhu návrhových bodů. Soud shledal, že navrhovatelem uplatněné námitky ze dne 30. 1. 2023 jsou uvedeny na deseti stranách textu.
191. K navrhovatelem namítanému nedostatečnému vypořádání námítky ohledně nedostatků SEA spočívajícím v nesprávném hodnocení vlivů *napadené aktualizace* na krajinný ráz, soud uvádí, že tuto námitku uplatnil navrhovatel v jednom krátkém odstavci na straně 9 svého podání s námitkami. Uvedl, že nesouhlasí se závěrem posouzení SEA ve věci vlivu koridoru na krajinu a krajinný ráz. Citoval ze strany 139 SEA pasáž vztahující se k variantě koridoru ŽD1-A, že *„se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní“*. V námitce dále navrhovatel tehdy upozornil, že portál Krušnohorského tunelu bude umístěn v blízkém okolí zastavěných území, jeho vizuální projev může být velmi výrazný pro vysoký počet obyvatel a že se domnívá, že by proto měl být hodnocen jeho vliv na krajinu stupněm -2, tedy jako potenciálně významně negativní vliv.
192. K uvedené námitce se vyjádřil odpůrce na straně 238 rozhodnutí o námitkách, kde uvedl: *„Předpokládané vlivy koridoru jsou ze zákona posuzovány ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí jedním hodnocením pro celou délku koridoru, přičemž charakter území i předpokládané technické řešení trati není ve všech úsecích stejné. Proto nelze hodnocení posuzovat jen podle podmínek na Chlumecku.“* V další argumentaci pak odpůrce odkázal na stranu 12

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

an. rozhodnutí o námitkách, kde se vypořádával se shodnou námitkou. K tomu soud podotýká, že až do strany 15 jsou v rozhodnutí o námitkách vypořádány často se opakující námitky jednotlivých subjektů (obecná část), na jejichž vypořádání pak odpůrce mnohdy odkazoval při vypořádání námitky konkrétního subjektu. Ve zmíněné obecné části odpůrce mj. upozornil, že ve vyhodnocení SEA byly zkoumány a vyhodnocovány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí pro každou variantu samostatně. Dále odpůrce shrnul, že posouzení a vyhodnocení SEA zpracovaly osoby s odborným vzděláním v oblasti životního prostředí a autorizací Ministerstva životního prostředí. Stávající stav území se opírá o relevantní a aktuální podklady a místní šetření. Posouzení koncepce bylo provedeno v souladu s právními předpisy, vyhodnocení vlivů koncepce i v souladu s metodikou Ministerstva životního prostředí. Soud považuje předmětné vypořádání námitky odpůrcem za dostatečné a odpovídající stručnosti námitky. Navrhovatel v námitce pouze upozornil na svůj nesouhlas s hodnocením vlivu koncepce na krajinu a krajinný ráz, aniž by předestřel konkrétní argumentaci. Na to reagoval odpůrce mimo jiné tím, že bylo postupováno v souladu s právními předpisy a metodikou Ministerstva životního prostředí. Z výše uvedené citace ze strany 139 SEA je navíc zřejmé, že od doby uplatnění námitky navrhovatelem došlo k úpravě hodnocení vlivu *napadené aktualizace* na krajinný ráz. O tom svědčí skutečnost, že citovaná pasáž se nyní nachází až na straně 144 (v době uplatnění námitky navrhovatelem šlo dle výše uvedené citace o stranu 139). Dále je zřejmé, že v citaci přibýlo další hodnocení vlivu na krajinný ráz, které upozorňuje na „*lokální významně negativní akcenty*“. Je zřejmé, že i tímto způsobem (doplněním SEA) byla řešena uplatněná námitka navrhovatele. Soud podotýká, že při odkazech na konkrétní stránky SEA vycházel z aktualizované verze SEA se zpracovanými úpravami (aktualizovaná verze z 12. 7. 2023), jež byla součástí předložené spisové dokumentace. S přihlédnutím k výše uvedenému považuje soud předmětnou námitku nepřezkoumatelnosti za nedůvodnou.

193. K navrhovatelem namítanému nedostatečnému vypořádání jeho námitky, kterou upozorňoval na neúnosné zatížení svého území, soud uvádí, že již výše v rámci vypořádání čtvrtého okruhu návrhových bodů ohledně neúnosného zatížení území navrhovatele uvedl odkazy (i citace) na stranu 235 a na strany 10-11 rozhodnutí o námitkách, kde se odpůrce zabýval danou problematikou. Soud shledal, že odpůrce postupoval správně při posuzování zatížení území navrhovatele a rovněž věcně správně reagoval na jeho námitku. Soud nepovažuje za potřebné znovu zde uvádět, jakým způsobem odpůrce věc posoudil, neboť je to uvedeno výše. Ze strany soudu lze na tomto místě doplnit, že vypořádání předmětné námitky odpůrcem považuje soud za dostatečné a přezkoumatelné. Navrhovatelem tvrzená nepřezkoumatelnost vypořádání jeho námitky zjevně spočívá v tom, že odpůrce při vypořádání námitky upozornil na situaci, již vícekrát popisovanou soudem výše, že pro účely aktualizace zásad územního rozvoje se konkrétní vlivy stavby VRT budou posuzovat až v územním a stavebním řízení, přičemž pro účely aktualizace zásad územního rozvoje považoval odpůrce za dostatečné posouzení negativních vlivů v textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Tyto rozdílné pohledy odpůrce a navrhovatele však nezpůsobují nepřezkoumatelnost rozhodnutí o námitkách. Argumentace odpůrce v rozhodnutí o námitkách odpovídala zároveň neurčitosti námitky navrhovatele, který v námitce nevysvětlil dostatečně, proč by mělo dojít k neúnosnému zatížení jeho území v místě zúžení koridoru, když je v daném místě trať vedena v tunelu pod povrchem, a nebude tak narušovat terén (viz *Vizualizace portálu Krušnohorského tunelu*).
194. K navrhovatelem namítanému nedostatečnému vypořádání jeho námitky ohledně nedostatečnosti kompenzačních opatření soud shledal, že stejnou nepřezkoumatelnost

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

navrhovatel namítal již v rámci pátého okruhu návrhových bodů, přičemž tuto návrhovou námitku soud vypořádal již výše v rámci vypořádání ostatních námitek z pátého okruhu návrhových bodů. Soud proto odkazuje na výše uvedené vypořádání.

195. Soud ve vztahu ke všem uplatněným námitkám nepřezkoumatelnosti shrnuje, že žádnou z těchto námitek neshledal důvodnou. Dále soud uvádí, že neshledal důvodnou ani žádnou z ostatních námitek uplatněných v návrhu.
196. S ohledem na výše uvedené soud dle § 101d odst. 2 s. ř. s. návrh výrokem I. rozsudku zamítl.
197. Současně soud v souladu s § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. ve výroku II. rozsudku rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť navrhovatel neměl ve věci úspěch a odpůrci náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, a navíc při soudním jednání odpůrce sdělil, že nepožaduje náhradu nákladů řízení.
198. Výrokem III. rozsudku soud rozhodl, že osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť podle § 60 odst. 5 s. ř. s. má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil, a v předmětném řízení nebyly soudem osobám zúčastněným na řízení uloženy žádné povinnosti.

#### Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti **musí** být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení

soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

Ústí nad Labem 3. února 2025

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.  
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.