



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Petra Černého, Ph.D., a soudců Mgr. Ladislava Vaško a Mgr. Radima Kadlčáka ve věci

navrhovatelů:

a) **Obec Přestavlky**, IČO: 00555215

sídlem Přestavlky 56, 413 01 Roudnice nad Labem

b) **KORIDOR D8, z. s.**, IČO: 10941002

sídlem Zrzavého 1705/2a, 163 06 Praha 6

oba zastoupeni Mgr. Beatou Sabolovou, LL.M., advokátkou

sídlem Komunardů 1001/30, 170 00 Praha 7

proti

odpůrci:

Ústecký kraj

sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

za účasti osob

účastněných 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,

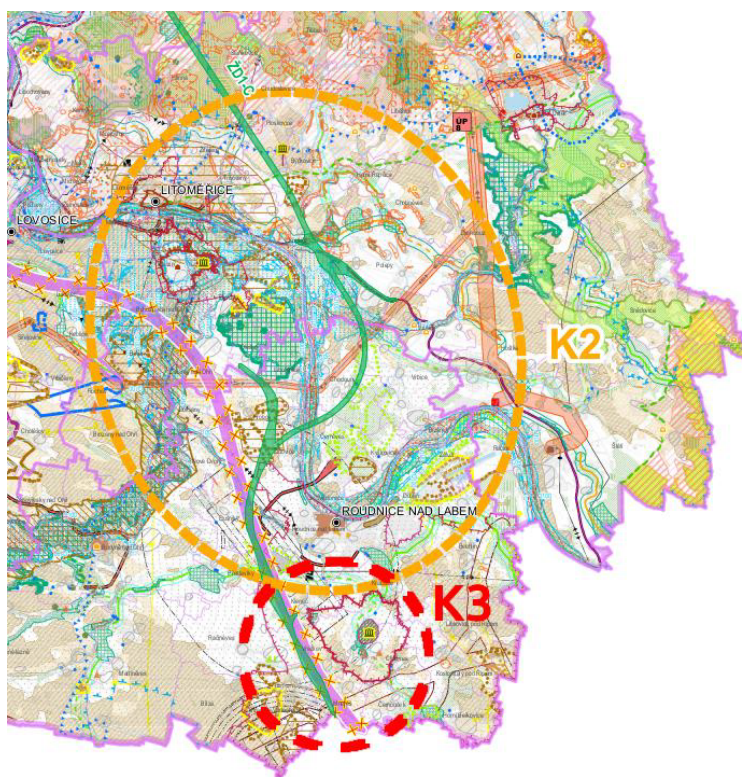
takto:

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

- I. Návrh se **zamítá**.
- 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 jen „*územní rezerva*“).



Výkres zájmového území K2 a K3 navrhovatelů.

Návrh

2. V návrhu navrhovatelé zdůvodnili svou aktivní procesní legitimaci. Navrhovatel a) je obec, v jejímž územním obvodu se nachází *koridor ŽD1*. Navrhovatel b) sdružuje 30 obcí a jejich občanů; jeho účelem je ochrana přírody, krajiny, vod a prosazování zájmů obcí a jejich obyvatel. Navrhovatel b) tvrdil, že byl v řízení o vydání *napadené aktualizace* zástupcem veřejnosti dle § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „*stavební zákon*“). Poukázali na to, že jakmile odpůrce projeví ochotu uzavřít smír, vezmou bez zbytečného odkladu zpět tento návrh. Dále podrobně rekapitulovali řízení o posouzení SEA.

3. Zdůraznili, že upravená stanoviska dotčených orgánů [Agentura ochrany přírody a krajiny (dále jen „AOPK“, Ministerstvo kultury, krajská hygienická stanice] a finální souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí k SEA byla vydána v rozporu se zákonem. Dotčené orgány se nijak nevypořádaly se změnou stanovisek z negativních na souhlasné, a tudíž se zásadním odklonem oproti požadavkům uvedeným v původních stanoviscích dotčených orgánů. V dohodovacím řízení k rozporům mezi dotčenými orgány vyvinul pořizovatel na orgány nepřipustný tlak, aby se podřídily politickému zadání vlády. Dotčené orgány pak změnilly svá stanoviska bez odpovídajícího zákonného odůvodnění. To odporuje zásadám transparentnosti a předvídatelnosti výkonu veřejné správy. Pořizovatel měl zajistit dostatečné posouzení SEA, včetně návrhu příslušných rozumných variant s ohledem na jejich vliv na životní prostředí, měl zajistit, aby návrh obsahoval chybějící minimalizační a kompenzační opatření. Vzhledem k tomu, že byl zjištěn negativní vliv na evropsky významné lokality (dále také „EVL“) Natura 2000, byl pořizovatel povinen podle § 42b odst. 7 stavebního zákona zajistit a v SEA posoudit reálné varianty koridoru ŽD1 s ohledem na každé dotčené EVL. Tyto zákonné podmínky splněny nebyly s odkazem na údajně závazné usnesení vlády ČR o Koncepci rychlých spojení a Studii proveditelnosti 2020. Taková argumentace je zcela nedostatečná. Upravená stanoviska dotčených orgánů a finální souhlasné stanovisko k SEA jsou proto nezákonná a nepřezkoumatelná.
4. Navrhovatelé dále uvedli, že v rámci jejich zájmového území nebyly - ani formálně - navrženy žádné varianty koridoru ŽD1, přestože na tuto vadu navrhovatelé v námitkách upozorňovali. Z rozsudků zdejšího soudu vydaných ohledně 5aZÚR ÚK sp. zn. 142 A 5/2024 a 142 A 6/2024, vyplývá, že odpůrce považoval na základě § 31 odst. 4 stavebního zákona za závazné rozhodnutí Ministerstva dopravy, které na základě čl. 83a Politiky územního rozvoje (dále jen „PÚR“) určilo varianty (fakticky pouze jedinou variantu) koridoru ŽD1 bez jakékoli veřejné nebo odborné participace. Soud tuto praxi plně aproboval s tím, že postačuje, pokud zvolená varianta není zcela „nerealizovatelná.“ Takový přístup je však v přímém rozporu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon o posuzování vlivů“) a požadavky zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). Jelikož byl tento postup odůvodněn s odkazem na závaznost čl. 83a PÚR, jeho nezákonnost pramení právě z tohoto excesivního ustanovení. Navrhovatelé proto zároveň podali incidenční návrh na zrušení čl. 83a PÚR. Od účinnosti novely stavebního zákona, přijaté zákonem č. 403/2020 Sb., lze totiž vymezovat dopravní koridory republikového a mezinárodního významu výlučně v rámci pořízení územního rozvojového plánu (dále jen „ÚRP“), nikoliv Ministerstvem dopravy. Čl. 83a PÚR, který svěřuje výběr konkrétních variant ministerstvu, nerespektuje závaznou hierarchii územně plánovací dokumentace, je v tomto ohledu v rozporu se zákonem. Zásadní je dle navrhovatelů v tomto ohledu rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 122/2018-512; ten dovodil, že pokud PÚR překročí meze přípustné podrobnosti a zasáhne do pravomoci hierarchicky nižší územněplánovací dokumentace, lze tato „extendující“ ustanovení PÚR zrušit. Koridor ŽD1 (TEN-T) proto lze vymezit jedinečně v územním rozvojovém plánu (dále jen „ÚRP“), nikoliv Ministerstvem dopravy na základě zmocnění dané v PÚR.
5. Navrhovatelé konstatovali, že uplatnili v řízení o přijetí 5aZÚR ÚK námitky, které byly obdobné námitkám dotčených orgánů v původních stanoviscích a ve stanoviscích 1 a 2 Ministerstva životního prostředí. Odpůrce námitky navrhovatelů nevypořádal. Dále se odpůrce nijak nevypořádal s požadavkem, aby pro zájmové území navrhovatelů byla z hlediska environmentálních a urbanistických aspektů zpracována územní studie jako úkol v

rámci 5aZÚR ÚK. Studie by dle navrhovatelů měla určit zájmové území v širším rozsahu, do kterého spadá nejen Roudnice, ale i Lovosice a Litoměřice. Odpůrce tento požadavek nezohlednil a jeho vypořádání námitek vykazuje vady. Argumenty zamítající potřebu zpracování studie uvedené jsou dle navrhovatelů nedostatečné a nepřesvědčivé. Poukázali na to, že ani předložené varianty A, B, C koridoru ŽD1 nebyly v SEA řádně vyhodnoceny, jelikož byly zcela nepravděpodobně vyhodnoceny jako údajně rovnocenné; posouzení SEA je zcela nedostatečné. Vlivy a účel navrhované VRT jsou záležitostí měřítka celostátního (s přesahem do měřítka evropského), je proto nesmyslné spoléhat na to, že vazby VRT (např. zásadní zkrácení dojezdu z Ústeckého kraje do Prahy) postačuje řešit v územním plánu jednotlivých obcí. Vadnost vypořádání námitek obecně pramení z mylné metodické teze, že koridor ŽD1 je v ZÚR údajně „prázdným pruhem území“. Tato konstrukce by absurdně umožnila umístit do takového „pruhu“ jakékoli stavby bez nutnosti posouzení SEA či vlivu na EVL Natura 2000. Takové pojetí posouzení je dle navrhovatelů zcela nesmyslné.

6. Posouzení SEA a EVL Natura 2000 pro 5aZÚR ÚK je zpracováno zcela nedostatečně. Přes svoji zdánlivou rozsáhlost 226 stran obsahuje především zbytné obecné informace o principech ochrany životního prostředí, textace, které se opakují, bez věcného posouzení. Kapitoly věnované vlastním variantám ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C postrádají konkrétní údaje a věcné komparace. Ohledně vlivu na veřejné zdraví, životní prostředí a EVL Natura 2000 je zpracovatel vyhodnocuje jako rovnocenné, což je zcela nepravděpodobné. Přes zjištěný významný negativní vliv na EVL Natura 2000 posouzení neobsahuje zákonem požadovaný návrh variant ohledně EVL. Prokazuje to, že reálné vyhodnocení vlivů vůbec provedeno nebylo. Tvrzená rovnocennost popírá samotný smysl variantního řešení a neposkytuje orgánům veřejné správy žádnou podkladovou oporu pro výběr optimální trasy. Vyhodnocení SEA nesplňuje požadavky § 10i odst. 3 zákona o posuzování vlivů a přílohy č. 9 téhož zákona, ani metodických pokynů Ministerstva životního prostředí. Vyhodnocení negativního vlivu na EVL 2000 nesplňuje požadavky § 46i odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny a odpovídající metodické pokyny Ministerstva životního prostředí. Toto vyhodnocení je tudíž nezákonné a nepřezkoumatelné. U každé posuzované složky životního prostředí SEA pouze konstatovala, že *„nererealizace záměru VRT by měla horší dopad než jeho realizace“*, aniž by konkretizovala rozsah vlivů, jejich prostorovou distribuci či míru jistoty predikce. Chybí odkazy na jakékoliv odborné podklady, modelové výpočty či podrobná data. Chybí návrh variant bez významných negativních vlivů na EVL Natura 2000. Odhad zatížení hlukem pro jednotlivé varianty koridoru zcela chybí. Takový postup je neobvyklý i ve srovnání s jinými SEA. Např. na rozdíl od SEA ZÚR Středočeského kraje, kde jsou tyto údaje transparentně uvedeny. Znalecký Akustický posudek dokládá další odborné vady tohoto posouzení.
7. Zdůraznili, že přestože z předloženého posouzení SEA 5aZÚR ÚK zjevně vyplynulo, že v tzv. aktivní variantě bude docházet k překračování imisních a hlukových limitů, jiná, méně zatěžující varianta koridoru VRT navržena ani posouzena nebyla. V souladu s ustálenou judikaturou (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 Ao 2/2010, 6 Ao 6/2010 nebo 2 Aos 3/2013) navrhovatelé argumentovali, že ke zrušení ZÚR má dojít pro zásadní porušení zákona v nezanedbatelné míře, a to v intenzitě zcela zpochybňující zákonnost opatření jako celku. Pochybení pořizovatele 5aZÚR ÚK i dotčených orgánů překročilo meze, které je možno vzhledem k celkové komplikovanosti řízení a s přihlédnutím k povaze rozhodované věci považovat za jakkoliv přijatelnou. Výsledkem tohoto řízení je totiž hrozba realizace VRT ve zcela nevyhovující trase koridoru, se silně negativním vlivem na životní prostředí a obyvatele.

8. Navrhovatelé namítali, že při posouzení SEA nebyly předloženy všechny rozumné reálné varianty koridoru ŽD1 ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“). Vzhledem k tomu, že se vyhodnocení SEA soustředí výlučně jen na 3 varianty navržené interním rozhodnutím Ministerstvem dopravy, z nichž pouze jedna je ale fakticky realizovatelná (s ohledem na vyjádření Ministerstva obrany), o žádné reálné posouzení variant fakticky nejde. Navrhovatelé upozornili na to, že problémem vnitrostátní právní úpravy ohledně posouzení SEA je nedostatečná implementace Směrnice SEA, která vždy požaduje srovnání všech „rozumných variant“ (viz čl. 5 odst. 1 a 2 a Příloha 1 Směrnice SEA). Vnitrostátní právní úprava je v tomto ohledu volnější, požaduje pouze srovnání „navrhovaných variant“. S ohledem na to, že v SEA nebyly navrženy, posouzeny a předloženy k veřejnému projednání všechny rozumné varianty koridoru ŽD1, došlo k porušení práv dotčené veřejnosti, která tak byla zkrácena na právech na příznivé životní prostředí a ochranu zdraví v rozporu s článkem 7 Ústavy, čl. 35 odst. 1 a čl. 31 Listiny.

Vyjádření odpůrce

9. Ve vyjádření odpůrce uvedl, že navrhovatelé podmiňují zpětvzetí jimi podaného návrhu na zrušení 5aZÚR ÚK uzavřením dohody zavazující odpůrce k zadání zpracování podkladových studií, nad jejichž obsahem si vymínají kontrolu. Tento bod podaného návrhu považuje odpůrce za nátlak, který v řízení před správním soudem nemá své místo a který více než cokoli jiného poukazuje na skutečný důvod, proč navrhovatelé svůj návrh na zrušení 5aZÚR ÚK podali. Navrhovateli tvrzená nezákonnost 5aZÚR ÚK by nemohla být uzavřením navrhovateli předestřené dohody nijak napravena, a z tohoto úhlu pohledu se tudíž návrh navrhovatelů na zrušení 5aZÚR ÚK jeví jako zneužití práva, které by nemělo požívat právní ochrany.
10. Poukázal na to, že navrhovatelé si v dílčích částech svého návrhu na zrušení 5aZÚR ÚK osobují pozici univerzálního dohlázeatele nad zákonností a ochranou veřejných zájmů, která jim nepřísluší. Tak tomu je i v části jejich návrhu rozporující dostatečné odůvodnění pokladových stanovisek, ve kterých navrhovatelé svou argumentaci v zásadě nijak nepropojují s tvrzením zásahu do svých práv. Namísto toho ji doprovází nemístným útokem na pořizovatele 5aZÚR ÚK, který měl dle jejich zcela nepodloženého tvrzení vyvinout na dotčené orgány „nepřípustný tlak, aby se podřídily politickému zadání vlády“. Toto tvrzení navrhovatelů odpůrce důrazně odmítl. Podklady tvořící součást spisového materiálu k 5aZÚR, především pak záznamy pořízené o průběhu dohodovacích jednání s orgány příslušnými k ochraně veřejných zájmů, jasně dokládají způsob, jakým pořizovatel při obstarávání a následném posuzování podkladů pro 5aZÚR ÚK postupoval. Z těchto podkladů je zjevné, že pořizovatel postupoval (nejen) při projednávání podkladových stanovisek striktně v mezích zákona. Vedení dohodovacích řízení ve smyslu § 4 odst. 8 stavebního zákona je zcela standardním postupem. Pořizovatel odpovídá za správný proces pořízení aktualizace ZÚR, a proto bylo zcela namístě, jestliže obsah podkladových stanovisek kontroloval (mimo jiné) i z hlediska jejich souladu s PÚR. Odpůrce byl přesvědčen, že navrhovateli napadená podkladová stanoviska obsahují veškeré zákonné náležitosti a ze souvisejícího spisového materiálu je zjevné, jak a proč byla tato upravována. Na podporu tohoto svého názoru se odpůrce odkazuje rovněž na přiložená vyjádření Ministerstva životního prostředí a AOPK, která tyto úřady učinily v reakci na nyní projednávaný návrh na zrušení 5aZÚR ÚK. Námitky navrhovatelů považuje odpůrce za nedůvodné.

11. Poukázal na to, že ZÚR jednotlivých krajů až dosud představovaly první možnost pro koncepční posouzení a veřejné projednání vymezení koridoru pro stavbu vysokorychlostní trati. S ÚRP nemohlo být v době pořizování 5aZÚR ÚK počítáno. Koordinaci využívání území a zohlednění širších územních vztahů (jakož i mezinárodních závazků) při vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať v krajských územně plánovacích dokumentacích zajišťuje Ministerstvo pro místní rozvoj. To vydalo k 5aZÚR ÚK souhlasné stanovisko (č. j. MMR 51352/2023-81).
12. Odpůrce nesouhlasil s namítanou nepřezkoumatelností vypořádání námitek navrhovatelů. Odpůrce se veškerými námitkami navrhovatelů důsledně zabýval a o těchto rozhodl. Odpůrce má za to, že toto rozhodnutí obsahuje ucelenou a přesvědčivou argumentaci, která v odpovídající míře podrobnosti vysvětluje důvody zamítnutí všech navrhovatelů přednesených námitek. Shrnutí obsáhlého podání navrhovatelů ze dne 31. 1. 2023 do tematických okruhů bylo zcela namístě a věcně obsáhlo veškeré námitky a požadavky navrhovatelů.
13. Uvedl, že SEA zpracovala oprávněná osoba s příslušnou autorizací Ministerstva životního prostředí. Hodnocení vlivů koncepce bylo provedeno v rozsahu přílohy stavebního zákona a v souladu s „Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“. K výsledné koncepci 5aZÚR ÚK vydalo Ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko ze dne 23. 8. 2023. Na rozdíl od navrhovatelů považuje odpůrce vyhodnocení SEA zpracované k 5aZÚR ÚK za ucelené, řádně odůvodněné a obsahově odpovídající měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Předpokládané vlivy koridoru nové železniční trati byly ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí v souladu se zákonem posuzovány jedním hodnocením pro celou délku koridoru. V měřítku 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 „zájmovému území“ navrhovatelů (Mnetěš – Přestavky). K námitkám navrhovatelů o neproověření všech „alternativních řešení“ odpůrce připomněl rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 8 Aos 2/2013-85, z něž jednoznačně vyplývá, že pokud dotčený subjekt v rámci svých námitek proti návrhu aktualizace ZÚR neuplatní návrh na prověření konkrétní alternativní varianty vedení koridoru, ale pouze obecně namítne povinnost kraje posoudit i jiné varianty, než obsahuje návrh koncepce, nemůže být kraj povinen jiné než navrhované varianty porovnat. Závěrem odpůrce již jen doplňuje, že stejně jako řešení konkrétních vlivů stavby vysokorychlostní trati, tak i řešení konkrétních opatření k eliminaci jejich případných negativních dopadů na nemovitosti a obyvatele spadá do fáze budoucího povolování konkrétního stavebního záměru.
14. Soud rekapituluje též vyjádření Ministerstva životního prostředí, který odpůrce učinil součástí svého vyjádření. Ministerstvo uvedlo, že navrhovatel nesprávně tvrdí, že změnilo „negativní“ stanoviska č. 1 a č. 2 na stanovisko souhlasné. Předně zdůraznilo, že tzv. „Stanovisko 1 MŽP“ je stanoviskem k potřebě posouzení, ve kterém MŽP rozhoduje, zda návrh aktualizace bude nutné posuzovat z hlediska vlivu na životní prostředí, a současně stanovuje rozsah a obsah vyhodnocení SEA a naturového posouzení. V této zcela rané fázi procesu pořizování aktualizace se tedy pouze konstatuje, zda může mít významný vliv na životní prostředí, veřejné zdraví či lokality soustavy Natura 2000, resp. zda bude nutné provést posouzení vlivu návrhu aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví, a stanoví v případě potřeby posouzení požadavky na požadovaná hodnocení; o žádném „nesouhlasu“ zde nelze hovořit, neboť závěr tohoto stanoviska není výsledkem hodnocení návrhu koncepce, ale rozhodnutím o nutnosti provedení strategického posouzení, resp. požadavku

na nutnost zpracování vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Tvrzení navrhovatelů, že došlo ke „změně závěru“, proto dle Ministerstva životního prostředí postrádá jakýkoli faktický i právní základ. Poukázalo na to, že jeho stanovisko navrhovatelé označené jako „Stanovisko 2 MŽP“ představovalo řádné odborné vyjádření dle § 42b odst. 4 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska upozornilo na konkrétní vady předloženého vyhodnocení SEA a posouzení vlivu této aktualizace na celistvost EVL nebo ptačích oblastí podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Tyto připomínky byly uplatněny v souladu se zákonnou působností Ministerstva životního prostředí a s cílem zajistit jejich využitelnost pořizovateli územních plánů a při navazujících povolovacích řízeních. Vzhledem k tomu, že nelze vydat stanovisko SEA na základě podkladu, které obsahují vady, jelikož by tyto nedostatky založily jeho nezákonnost, byly všechny vady ve vyhodnocení SEA, resp. naturovém posouzení, na které bylo ve stanovisku poukázáno, následně po pracovní linii s konkrétní autorizovanou osobou zhojeny. Na základě takto bezvadných a relevantních podkladů bylo legitimně vydáno konečné souhlasné stanovisko SEA. Upravené vyhodnocení SEA a naturové posouzení, které představují nezbytný podklad pro stanovisko SEA, byly zveřejněny současně s tímto stanoviskem, a jsou tak veřejně a transparentně dohledatelné v Informačním systému SEA. V neposlední řadě rovněž MŽP podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí v rámci souhlasného stanoviska SEA k návrhu aktualizace stanovilo další požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace aktualizace na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy NATURA 2000.

15. K tvrzení, že varianty byly vyhodnoceny jako rovnocenné, což je dle tvrzení navrhovatelů zcela nepravděpodobné, poznamenalo, že předmětný koridor je vymezen v měřítku 1:100 000, které neumožňuje případnou identifikaci dílčích prostorových kolizí; úkolem pořizovatele ani zpracovatele ZÚR a vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území není, aby na úrovni pořizování ZÚR prokázal, že záměr, pro nějž se vymezuje koridor, bude splňovat podmínky pro jeho povolení v navazujících řízeních. Smyslem prověření realizovatelnosti záměru na úrovni ZÚR je zhodnotit na základě stávajícího stavu životního prostředí a odborného odhadu vlivu záměru na životní prostředí, zda je zcela vyloučeno, aby byl daný záměr do území umístěn. Zdůraznilo, že koridor je zároveň vymezen v proměnlivé šířce 100–1 200 m, čímž vytváří předpoklady pro jeho zpřesnění v nižší územně plánovací dokumentaci, kdy lze minimalizovat, resp. eliminovat, případné prostorové kolize koridoru se zastavěným územím. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví byly v rámci vyhodnocení vlivu na životní prostředí v požadované míře podrobnosti a při využití všech relevantních vstupních dat vyhodnoceny (viz kapitola 6. vyhodnocení SEA), bylo upozorněno na možné potenciální negativní vlivy spojené s uplatněním koncepce a byla navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivu (viz kapitola 8. vyhodnocení SEA atd.). V celkovém porovnání míry vlivu koridoru VRT byly jednotlivé koridory až na výjimky vyhodnoceny jako srovnatelné, což bylo v tabulkách v textu vyhodnocení SEA doloženo a pod tabulkovými hodnoceními byly jednotlivé vlivy komentovány. Navrhovatelé neuvedli nic, co by bylo s tímto hodnocením v rozporu.
16. Souhlasilo s tvrzením navrhovatele, že vyhodnocení vlivu na životní prostředí není v souladu s požadavky přílohy č. 9 k zákonu o posuzování vlivu na životní prostředí, neboť tato příloha stanoví náležitosti vyhodnocení vlivu obecných koncepcí, nikoli územně plánovací dokumentace. ZÚR se pořizují a posuzují podle stavebního zákona, který v jeho příloze stanovoval náležitosti vyhodnocení SEA mj. pro územně plánovací dokumentace. V daném

případě byly tyto požadavky splněny a vyhodnocení bylo provedeno v rozsahu a podrobnosti odpovídající měřítku a povaze ZÚR.

17. Zdůraznilo, že příložený akustický posudek hodnotí koridory způsobem a podrobností odpovídajícím záměrům v procesu EIA, avšak v případě ZÚR není známa (koridor je vymezen v proměnlivé šířce 100–1 200 m) konkrétní trasa uvnitř koridoru ani navržená protihluková opatření. V této fázi proto nelze číselně vyhodnocovat zatížení hlukem ani stanovovat počty dotčených objektů. Zdůraznilo, že právní předpisy nepřipouští další zhoršování nadlimitně zatížených území a vždy musí být zajištěno splnění příslušných hlukových limitů. Tyto otázky budou proto řešeny až v navazujících stupních přípravy záměru, kde bude zvoleno technické řešení odpovídající požadavkům na ochranu veřejného zdraví a životního prostředí.
18. Poukázalo na to, že Správa železnic zpracovala studii proveditelnosti, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020. Výběr předložených variant koridoru vychází z rozhodnutí Ministerstva dopravy v souladu s úkolem dle článku 83a PÚR. Ministerstvo životního prostředí může v rámci stanoviska k potřebě posouzení stanovit potřebu variantního řešení, nicméně návrh zadání a rovněž samotný návrh aktualizace již obsahoval tři reálné, resp. rozumné varianty zhodnocené a doporučené výše zmíněnou studií proveditelnosti, a proto nebylo důvodné požadovat doplnění dalších variant. Vyhodnocení SEA tak pracovalo s variantami, které byly součástí návrhu aktualizace, a tyto varianty byly v plném rozsahu posouzeny z hlediska vlivu na životní prostředí, resp. na lokality soustavy Natura 2000. Rovněž ze zpracovaného vyhodnocení SEA nevyplynula potřeba zpracovat další variantní řešení. Tvrzení navrhovatelů, že tímto postupem došlo k porušení požadavku směrnice SEA, je podle názoru ministerstva účelové, neboť směrnice požaduje zohlednění rozumných variant, což bylo v daném případě naplněno prostřednictvím posouzení tří variant vycházejících z odborné studie proveditelnosti.

Vyjádření Ministerstva dopravy

19. Ministerstvo dopravy [osoba zúčastněná na řízení 2)] upozornilo na to, že všechny územní studie mají danou určitou strukturu a jsou většinou kraji zajišťované před vymezením koridorů liniových staveb v ZÚR, a navíc pouze tehdy, pokud to je pro kraj účelné. Ve věci dopadové studie je vždy potřebné rozhodnout, čím přesně by se měla tato studie zabývat. Ve věci možnosti přípravy dokumentace EIA oprávněný investor, kterým je Správa železnic, zajistil na základě jednání s obcemi dne 23. 9. 2024 Architektonicko-krajinářskou studii od portálu Ledčického tunelu po sjezd Oleško, která byla zpracována za účelem reflektování zájmů obcí a harmonického zasazení vysokorychlostní tratě do okolního prostředí a na základě dobrých zkušeností s již vypracovanými obdobnými studiemi, například s krajinářsko-urbanistickou a architektonickou studií pražského okruhu apod. Výstupem je podklad pro zpracování hodnocení vlivů na krajinný ráz v rámci dokumentace EIA. Jedná se o koncepční studii, která bude dále projednávána s místní správou jednotlivých obcí. Studie vznikla jako nadstandardní iniciativa nad rámec zákonných povinností povolování staveb a zapojila tým 14 odborníků z oblasti architektury, urbanismu, krajinářství i ochrany životního prostředí. Součástí bylo i projednávání podoby studie a navržených opatření s obcemi. Navazující schůzky se zástupci jednotlivých obcí jsou již v současné době ze strany Správy železnic zahájeny.
20. Na základě změny koncepce, kterou schválila vláda České republiky v roce 2017 s názvem „*Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR*“, došlo ke změně přípravy infrastrukturní Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

části moderní kolejové dopravy – tedy i ke změně přípravy vysokorychlostních tratí. Cílem této změny koncepce je propojit navzájem významná centra v zemi a přiblížit odlehlé regiony k těmto centrům. Protože dobrá dopravní dostupnost je klíčovým předpokladem pro ekonomickou aktivitu, pomůže rozvoj rychlé železnice vzdálenějším místům v jejich rozvoji a oživení. Na základě této nové koncepce byla zajištěna oprávněným investorem Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany. Vždy je při výběru nejvhodnější varianty posuzováno více řešení ze všech hledisek, které resort dopravy sleduje. Především se jedná o hlediska, kterými jsou realizovatelnost řešení, ekonomická efektivnost (návratnost investice na základě přístupu řádného hospodáře) řešení, nejmenší zásah do zastavěného území, nejmenší zásah do ekologicky nebo jinak cenného území z hlediska životního prostředí. Následně byl Krajský úřad Ústeckého kraje požádán o zajištění aktualizace ZÚR z důvodu změny vedení trasy VRT Praha – Drážďany.

21. Jelikož se jednalo o podstatnou změnu v koncepci rychlých spojení (dále jej „RS“) na území Ústeckého kraje, byla zřízena pracovní skupina skládající se ze zástupců Krajského úřadu Ústeckého kraje, Ministerstva dopravy, Správy železnic a také ze zástupců měst a obcí dotčených novými variantami možného řešení VRT. Po roční práci pracovní skupiny byla doplněna další možná prověřovaná varianta tzv. „Pod Bulfem“, která byla následně také posouzena v 5aZÚR ÚK.
22. Z výše uvedeného vyplývá, že nebyla v 5aZÚR ÚK řešena pouze jedna varianta vedení koridoru ŽD 1, navíc PÚR neuvádí pro Ministerstvo dopravy nebo Krajský úřad Ústeckého kraje povinnost projednávat ještě více variant, pokud to není účelné. Stavební zákon neurčuje, jaké varianty mají být projednány ve změnách (dříve aktualizacích) ZÚR, proto byly ze strany resortu dopravy předloženy pouze ty varianty, které jsou realizovatelné, ekonomicky efektivní s co nejmenším zásahem do ekologicky cenného území a s co nejmenším zásahem do zastavěného území měst a obcí.
23. Stavební zákon určuje, že v ZÚR má být vymezen dopravní koridor a jeho řešení má být projednáno právě v takovém rozsahu, v jakém měřítku jsou ZÚR pořizovány, přesněji v jaké podrobnosti má být dopravní koridor projednán. Podrobnosti, jako je např. počet kolejí nebo návrh řešení protihlukových opatření, není součástí ZÚR, a ani se nesmí v rámci ZÚR řešit, protože tyto podrobnosti se řeší v navazujících územních plánech měst a obcí.

Vyjádření Správy železnic

24. Správa železnic [osoba zúčastněná na řízení 1)] poukázala na to, že podstatná část argumentace navrhovatelů spočívá v odborné polemice se závěry odpůrce. Odborná správnost přijatých závěrů odpůrce však sama o sobě není předmětem soudního přezkumu; tedy soudy ve správním soudnictví nemohou samy činit a přehodnocovat odborné úvahy a závěry správního orgánu, nýbrž pouze posoudit, zda jsou tyto úvahy náležitě promítnuty v odůvodnění napadeného aktu a zda toto odůvodnění nevykazuje zjevné logické rozpory.
25. Stejně tak je nutno přistupovat zdrženlivě i k posuzování otázky proporcionality přijatého řešení. Problematika územního plánování (včetně vymežování koridorů pro vysokorychlostní tratě) není černobílá; v konkrétních reálných situacích může přicházet v úvahu více řešení souladných s právními předpisy, přičemž samotný fakt, že v dané situaci teoreticky mohlo být zvoleno i jiné řešení, neznamená sám o sobě, že by napadené zvolené řešení bylo protiprávní, resp. že by případné jiné řešení nevyvolalo otázky, týkající se jiných oblastí. Odpůrce na základě celkového posouzení situace a všech výhod i nevýhod shledal, že změna koridoru pro VRT obsažená v napadené aktualizaci je v souladu s právními

předpisy, což je zcela legitimní závěr a nezakládá zrušovací důvod podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“).

26. Uvedla, že obě předchozí stanoviska Ministerstva životního prostředí nebyla negativní, jak se snaží tvrdit navrhovatelé, a o žádném nesouhlasu zde nelze hovořit. V prvním stanovisku Ministerstva životního prostředí bylo uvedeno, že má být návrh posouzen z hlediska životního prostředí, a byl zde požadavek na dopracování minimalizačních a kompenzačních opatření. Následně došlo k dohodovacím řízením ohledně rozporů ve stanoviscích dotčených orgánů. Vedení dohodovacího řízení je zcela standardní proces. Správa železnic měla za to, že podkladová stanoviska dotčených orgánů obsahují veškeré nenáležitosti stanovené zákonem a je z nich patrné, proč a z jakého důvodu byla upravována.
27. Konstatovala, že navrhovatelé poukazují na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, z něhož vyvozují, že pokud PÚR překročí meze přípustné podrobnosti a zasáhne do pravomoci hierarchicky nižší územně plánovací dokumentace, lze tato extendující ustanovení PÚR zrušit. Navrhovatelé se zde však dopouštějí dezinterpretace příslušné judikatury. Povahou PÚR se Nejvyšší správní soud podrobně zabýval již v rozsudku ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, přičemž Správa železnic v souladu s tímto rozsudkem konstatovala, že PÚR není opatřením obecné povahy a nelze ji v rámci správního soudnictví rušit. Ostatně i v navrhovateli odkazovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, soud nehovoří o možnosti zrušení PÚR, ale toliko o možnosti dovolat se případně přezkumu PÚR v rámci návrhu na zrušení zásad územního rozvoje kraje či jejich části; to však rozhodně nezakládá pravomoc (jakéhokoliv) správního soudu k rušení PÚR nebo její části.
28. Míra podrobnosti vyhodnocení SEA a EVL Natura 2000 je dle Správy železnic zcela dostatečná a odpovídá podrobnosti zpracování zásad územního rozvoje. ZÚR jsou koncepčním dokumentem. Zpracovávají se pro území celého kraje – v měřítku 1:100 000, čemuž odpovídá jejich podrobnost. Konstatovala, že v daném případě se v 5aZÚR ÚK vymezuje „pruh území“, tj. koridor, do kterého se dalšími postupy podle stavebního zákona umístí stavba železniční tratě. Předmětem je pouze vymezení koridoru šíře 100–1 200 m pro vysokorychlostní železniční trať, nikoliv stavba tratě samotné. Stavebně technické řešení ani konkrétní umístění těchto staveb v navrženém koridoru není známo a nelze ho ani předjímat. V SEA se obecně vyhodnocují předpokládané vlivy koncepce, což je již zmiňovaný koridor pro budoucí umístění železniční tratě. Je evidentní, že dopad na jednotlivé složky životního prostředí včetně veřejného zdraví bude mít až tzv. uplatnění koncepce, tj. realizace a provoz tratě a staveb souvisejících. Konkrétní stavby, způsob jejich realizace i následný provoz může být řešen až v dokumentaci pro povolení záměru. Vlivy těchto staveb a činností budou předmětem posouzení EIA.
29. Problematika koridoru pro VRT v relaci Praha – Drážďany a jeho vhodného trasování byla předmětem celé řady odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy jako oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic jakožto oprávněným investorem záměru. Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek na udržitelný rozvoj území, včetně hledisek environmentálních, hospodářských či socioekonomických. Vymezení koridoru ŽD1 dále vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Ústeckého kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek. Vyhodnocení SEA tak pracovalo s variantami, které byly součástí návrhu aktualizace, a tyto varianty byly v plném rozsahu posouzeny z hlediska vlivů na životního

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

prostředí.

Replika navrhovatelů

30. Navrhovatelé poukázali na to, že jejich incidenční návrh na přezkum části PÚR je nyní projednáván Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 6 As 119/2025. Navrhovatelé proto navrhli přerušení řízení do skončení řízení vedeného Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 6 As 119/2025. Opomenutí posouzení terminálu přes námitky navrhovatelů je zásadní vadou 5aZUR ÚK. Především k nápravě této vady směřuje navržený smír. Zdůraznili, že se odpůrce nevypořádával věcně s námitkou, že shrnutí námitek bylo provedeno zavádějícím způsobem a že důležité námitky protizákonnosti nebyly vypořádány. Rovněž se nijak nevyjadřuje k námitkám, které byly vypořádány zavádějícím způsobem. Takové (ne)vypořádání námitek je v rozporu s § 172 odst. 5 správního řádu, který vyžaduje individualizované odůvodnění. Zcela unikátní a zjevně v rozporu se zákonem je dle navrhovatelů zejména teorie pořizovatele o tom, že koridor ŽD1 v ZÚR má být údajně v pořizovacím procesu aktualizace ZÚR posuzován jako „prázdný pruh území“. Tento přístup zjevně není a již z podstaty věci nemůže být v souladu se zákonem. Zdůraznili, že negativní vlivy, např. hluk, nebyly posouzeny dostatečně, v souladu s příslušnou metodikou. I laikovi to je zjevné ve srovnání obdobným posouzením vlivu hluku dopravního koridoru na území obsaženém v SEA ZÚR Středočeského kraje, které navrhovatelé předložili v návrhu.
31. V replice k vyjádření Ministerstva dopravy navrhovatelé konstatovali, že ministerstvo tvrdí, že podrobnosti jako počet kolejí, návrh protihlukových stěn nebo konkrétní kompenzační opatření nejsou a nemohou být součástí ZÚR. Tyto detaily se řeší až v navazujících fázích přípravy, jako jsou územní plány obcí nebo dokumentace EIA. Navrhovatelé s tímto souhlasí a žádné takové opatření nepožadují. To nicméně nebrání, aby pořizovatel řádně, na základě odborných podkladů, stanovil hlukové zatížení území za účelem umožnění kvalifikovaného výběru nejméně zatěžujících, a tudíž nejvhodnější varianty k realizaci. V souladu s metodikou a tam požadovanou mírou podrobnosti. Hlukové zatížení nemůže být posuzováno plošně na celé území Ústeckého kraje. Takové posouzení je zjevně formální a neodpovídá požadavku na konkrétní posouzení umístění daného koridoru v dotčeném území.

Vyjádření navrhovatelů ze dne 14. 10. 2025

32. Navrhovatelé v prvním vyjádření ze dne 14. 10. 2025 poukázali na to, že lze namísto smíru využít institut uspokojení navrhovatele dle § 62 s. ř. s. Dále uvedli, že předmětem řízení je věcné a právní posouzení, zda čl. 83a PÚR není „extendující“.
33. V dalším podání ze dne 14. 10. 2025 označeném jako replika k vyjádření Správy železnic navrhovatelé poukázali na to, že judikatura Nejvyššího správního soudu požaduje aktivní nezávislý soudní přezkum odborných podkladů v případech, ve kterých je zpochybňována jejich věcná správnost a úplnost. To jasně potvrzuje aktuální rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 7. 2025, č. j. 6 As 186/2023-122 (body 127 a 128); ten stanoví, že soud sice není odborně vybaven k vlastnímu technickému posouzení (např. dopravního inženýrství či akustických modelů), avšak nesmí resignovat na prověření, zda podklady nejsou věcně vadné. Přitom je povinen žádat vysvětlení, vyžadovat doplnění či ustanovit znalce. Dále zdůraznili, že jejich argumentace spočívá právě v tom, že metodická správnost a úplnost podkladů, zejména posouzení SEA a hodnocení hlukové zátěže, nebyla dodržena. To je podstata navrhovateli požadovaného nezávislého soudního přezkumu v tomto řízení. Uvedli, že posouzení vlivu hluku na „agregovaný počet obyvatel“ celého Ústeckého kraje,

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

ne na počet obyvatel dotčených konkrétním koridorem ŽD1, je zjevně zcela nedostatečné. O vlivu koncepce na posuzované dotčené území to nijak nevypovídá, resp. o dopadech na konkrétně dotčené obyvatelstvo v koridoru ŽD1. Bez takového posouzení nelze dle navrhovatelů objektivně určit, zda zvolené varianty jsou „rozumné“ a která je nejméně zatěžující.

Jednání soudu

34. Při jednání soudu právní zástupkyně navrhovatelů uvedla, že navrhovatelé jsou otevření smírnému řešení věci nebo jejich uspokojení odpůrcem. Zdůraznila, že čl. 83a PÚR, který je závazný pro odpůrce i dotčené orgány, je extendující, přičemž byla navržena jen jedna proveditelná varianta. Trasu VRT stanovilo Ministerstvo dopravy pouze interním dokumentem. Poukázala na to, že je zde rozpor s ÚRP. Konstatovala, že SEA byla vyhotovena pouze plošně, nebyla posouzena úroveň hluku, která se musí posoudit komplexně, nikoli jen na území kraje. Uvedla, že odpůrce nedefinoval tzv. „prázdný pruh území“, o kterém se zmiňuje v 5aZÚR. Zdůraznila, že odpůrce se nevypořádal s námitkami navrhovatelů o potřebnosti pořízení územní studie. Odpůrce dle právní zástupkyně navrhovatelů též zcela zapomněl na terminál Roudnice nad Labem, k němuž poznamenala, že již byla zveřejněna EIA, podle níž má být u terminálu, který je jen 500 metrů od EVL Kleneč, 3 000 parkovacích míst. Namítla, že nebyly posouzeny synergické a kumulativní vlivy VRT. Popsala, že se navrhovatel b) účastní řízení o EIA o rozšíření dálnice D8, při kterém bylo řečeno, že veškeré vlivy musí být posouzeny spolu s VRT. Zdůraznila, že spojení Ústeckého kraje, který je ekonomicky 2. nejslabším z celé republiky, s Prahou mělo být posouzeno v SEA i 5aZÚR. Uvedla, že dotčené obce nemusí předkládat alternativní návrhy koridorů. Poznamenala, že judikatura k SEA a EIA je propojená co se týká práv veřejnosti, smyslu veřejného projednání koncepcí a variant.
35. Pověřená pracovnice odpůrce konstatovala, že nenavrhuje uspokojení navrhovatelů. Zdůraznila, že navrhovatel b) je limitován zájmy obce Mnetěš, tedy jeho zájmové území je výrazně menší, než tento navrhovatel tvrdí; není tak oprávněn namítat nedostatky ke stanovisku AOPK. Upozornila na body 145 a 149 rozsudku zdejšího soudu sp. zn. 142 A 6/2024 a v souladu s tímto rozsudkem vyslovila, že čl. 83a PÚR není extendující. Uvedla, že všechny námitky navrhovatelů byly vypořádány. K pojmu „prázdný pruh území“ uvedla, že tento pojem byl vysvětlen a je tím myšleno to, že do území nebyla umístěna konkrétní stavba trati a terminálů. Důvody pro předložení předběžných otázek Soudnímu dvoru Evropské unie (dále jen „SDEU“) označila za nedůvodné. Zdůraznila, že odpůrce obdržel návrh Správy železnic s navrženými variantami a nebyl oprávněn domýšlet další varianty.
36. Právní zástupce Správy železnic odkázal na jeho písemná vyjádření a souhlasil s přednesem pověřené pracovnice odpůrce při jednání soudu. K možnosti soudního přezkumu PÚR poukázal na body 23, 24 a 25 rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 119/2025-54. Návrh navrhovatelů považoval za nedůvodný.
37. Pověřená pracovnice Ministerstva dopravy odkázala na jejich písemná vyjádření. Zdůraznila, že v případě 5aZÚR nemohl být pořízen ÚRP. Poukázala na to, že v měřítku pro ZÚR nebylo možné připravovat protihluková opatření. Byla toho názoru, že návrh navrhovatelů není důvodný.
38. Soud k návrhu navrhovatelů dle § 52 odst. 1 s. ř. s. neprovedl dokazování *napadenou aktualizací*, neboť ta je součástí spisové dokumentace, kterou se v soudním řízení správním dokazování neprovádí.

39. Soud dále k návrhu navrhovatelů pro nadbytečnost neprovedl dokazování plnými mocemi, zmocněním navrhovatele b) jako zástupce veřejnosti, výpisem ze spolkového rejstříku navrhovatele b), podmínkami smíru (označenými navrhovatelem jako příloha č. 6), a to včetně příloh 6A a 6B (Draft zadání územní studie a strukturou dopadové studie), sídelní kaší kolem VRT (označenou jako příloha č. 7), srovnávací tabulkou stanovisek (označenou jako příloha č. 8), hodnocením variant SEA (označeným navrhovatelem jako příloha č. 10), akustickým posudkem (označeným jako příloha č. 11), návrhem na zrušení části PÚR (označeným jako příloha č. 12), spisem Městského soudu v Praze sp. zn. 15 A 98/2025 a Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 119/2025 a výsledkem Ing. Josefa Drahoty, neboť předložená spisová dokumentace je zcela dostatečná k rozhodnutí soudu v posuzované věci.

Posouzení věci soudem

40. Návrh není důvodný.
41. Soud předesílá, že ve věci není sporu o pasivní legitimaci odpůrce, jehož zastupitelstvo *napadenou aktualizaci* vydalo. Stejně tak není sporu o aktivní procesní legitimaci navrhovatelky a) jako dotčené obce. Její procesní legitimace jednoznačně vyplývá z § 101a odst. 2 s. ř. s. Navrhovatelka a) uplatnila v procesu pořizování *napadené aktualizace* své námitky.
42. Navrhovatel b) je spolkem, jehož účelem je mimo jiné péče o území kolem Dálnice D8 a ochrana přírody, krajiny, vod a prosazování zájmů obcí a jejich obyvatel. Tyto skutečnosti v daném řízení nikdo nezpochyboval. Navrhovatel b) uplatnil v procesu pořizování *napadené aktualizace* své připomínky a námitky. V návrhu uvedl konkrétní tvrzení o tom, že byl *napadenou aktualizací* zkrácen na svých právech, má zjevný místní vztah k dotčené lokalitě v celém zájmovém území, jak byl vymezen v návrhu, neboť VRT je v podstatné části vymezen v okolí dálnice D8, a je zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění. Splňuje tedy kritéria vymezená v nálezů Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14. Soud proto nemá pochybnosti o aktivní procesní legitimaci navrhovatele b). Soud tak nesouhlasí s odpůrcem, že by navrhovatel b) byl limitován pouze
43. Soud přisvědčil i názoru navrhovatele b), že je zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 2 věty druhé daného ustanovení totiž platí, že *zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje. Z § 23 odst. 3 stavebního zákona zároveň plyne, že zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo obyvatel podle zvláštních právních předpisů, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinou, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podání námítky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námítky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá. Soud zdůrazňuje, že k podání námítek v procesu pořizování napadeného opatření obecné povahy jej zmocnilo 233 občanů, z toho 226 občanů obce Mnetěš. Dle údajů Českého statistického úřadu měla Mnetěš k 1. 1. 2023 celkem 579 obyvatel. Dle § 23 odst. 2 stavebního zákona může zástupce veřejnosti zmocnit nejméně 1/10 občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli, pokud podali*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje kraje. Ke zmocnění zástupce veřejnosti by tak postačovalo zmocnění od 58 obyvatel Mnetěše. Zákonná podmínka tak byla splněna.

44. K možnému účastenství obcí Mnetěš a Straškov-Vodochody na straně navrhovatelů, o kterém se právní zástupkyně navrhovatelů zmínila až v příloze č. 1 v replice k vyjádření odpůrce ze dne 22. 9. 2025, soud uvádí, že je povinností navrhovatele řádně označit toho, kdo návrh činí. Ze samotného návrhu ze dne 17. 7. 2025 je jednoznačně zřejmé, že návrh podali pouze dva navrhovatelé, a to navrhovatel a) a b); v části II. návrhu je výslovně uvedeno: „*Navrhovatelé 1 a 2 (společně dále jako „Navrhovatel“) tímto podávají návrh podle ustanovení § 101a odst. 1 SŘS, který se domáhají zrušení 5aZÚR*“. O tom, kdo je navrhovatelem, podle obsahu návrhu nebylo sporu a vymezení navrhovatelů v návrhu bylo jednoznačné. Soud zdůrazňuje, že není oprávněn za navrhovatele dovozovat, kdo by měl být ještě účastníkem řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části na straně navrhovatele. Pokud je až v příloze č. 1 k replice vyjádření odpůrce ze strany právní zástupkyně navrhovatelů potvrzováno, že i „*obce Straškov a Mnetěš jsou samostatnými Navrhovateli Návrhu vedle spolku měst a obcí Koridor D8 a obce Přestavky*“, nemá toto její tvrzení žádnou oporu v textu samotného návrhu. Tvrzení navrhovatelů o tom, že obce Mnetěš a Straškov-Vodochody podaly návrh ze dne 17. 7. 2025, tedy není opodstatněné. Soud pouze pro úplnost dodává, že se obce ani nemohou v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části nechat zastoupit spolkem [v tomto případě navrhovatelem b)], neboť to § 35 odst. 8 s. ř. s. v tomto typu soudního řízení neumožňuje. Lze poznamenat, že byť mohlo být v úmyslu právní zástupkyně navrhovatelů, aby toto soudní řízení iniciovalo více navrhovatelů, tato skutečnost se však nijak neprojevila v samotném textu návrhu; toto možné pochybení jde tudíž zcela k tíži zpracovatele návrhu. Soud tak uzavírá, že pokud byli v návrhu ze dne 17. 7. 2025 vymezeni pouze dva navrhovatelé, je nutno vycházet z toho, že návrh byl podán právě toliko těmito dvěma navrhovateli. Soud dodává, že nebyl ani učiněn návrh na přistoupení dalších navrhovatelů, proto o této procesní otázce soud nemohl rozhodovat.
45. Soud k návrhu na smírné řešení sporu, který avizovali navrhovatelé, uvádí, že s. ř. s. neumožňuje skončit řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy smírem. Soud dále zdůrazňuje stanovisko odpůrce, který vyloučil možnost smírného řešení sporu. Návrhem navrhovatelů na smírné řešení tohoto soudního řízení se tedy soud nezabýval, neboť je to z hlediska tohoto řízení zcela bezpředmětné.
46. Zdejší soud ve světle specifických okolností daného případu rovněž uvádí, že při vlastním posouzení důvodnosti obsahově rozsáhlého (doplňovaného) a značně popisného návrhu zvolil přístup vycházející z judikatury Ústavního soudu, podle níž „*není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvrácení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná*“ (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08). Soud tak komplexně reagoval na všechny stěžejní argumentační okruhy obsažené v návrhu. Absence detailní odpovědi na každé jednotlivé tvrzení přitom není dle Ústavního soudu porušením povinnosti řádně zdůvodnit rozhodnutí, neboť tento závazek „*nemůže být chápán tak, že vyžaduje podrobnou odpověď na každý argument*“ (srov. např. nálezy Ústavního soudu ze dne 22. 9. 2009, sp. zn. III. ÚS 961/09, nebo ze dne 5. 1. 2005, sp. zn. IV. ÚS 201/04). Podrobná odpověď na každé jednotlivé tvrzení navrhovatelů by totiž v řešené věci byla na

újmu srozumitelnosti a přehlednosti rozsudku, aniž by současně mohla být přínosem jeho přesvědčivosti či přezkoumatelnosti.

47. Soud dále navrhovatelům připomíná, že předmětem soudního přezkumu v nyní řešené věci je *napadená aktualizace*, nikoli na ni navazující postupy nebo skutečnosti, které se odehrály až po jejím vydání. Námitky, které na takové postupy nebo skutečnosti upozorňují, tak nejsou pro nyní řešenou věc relevantní, tudíž jsou nedůvodné. Pokud se Správa železnic pohybuje v koridoru schváleném *napadenou aktualizací*, jsou případné změny projektu i jejích stanovisek plně v její kompetenci a budou předmětem navazujících řízení (změny územních plánů, řízení o záměru), kde se případně dotčené subjekty budou moct bránit. Soud ostatně podle § 101b odst. 3 s. ř. s. při přezkoumání opatření obecné povahy vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jeho vydání. Ekonomika projektu a způsob financování pak nemají s *napadenou aktualizací* nic společného.
48. Soud zdůrazňuje, že soudní řízení ve správním soudnictví je ovládáno zásadou koncentrace, jež nachází svůj odraz v § 101b odst. 2 větě druhé 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*. V případě po procesní stránce perfektního návrhu, jaký byl podán i v nyní řešené věci, je tedy pozdější uplatňování dalších návrhových bodů, které nejsou jen rozhojněním či upřesněním v návrhu uplatněné argumentace, zcela vyloučeno. Soud se proto může věcně zabývat jen těmi návrhovými body, které byly řádně uplatněny v samotném návrhu. Projednání později uplatněných návrhových bodů by znamenalo nepřípustné porušení principu koncentrace řízení (srov. rozsudky 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). Z těchto důvodů soud nemohl přihlížet k těm návrhovým bodům, které navrhovatelé nově vznesli v replice nebo při ústním jednání, tj. po nastoupení účinků koncentrace řízení spojených s podáním procesně perfektního návrhu.
49. Navrhovatelé až v replice (označené jako příloha 2) zmínili stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 6. 10. 2021 a jeho následnou změnu, v návrhu však o tomto stanovisku krajského úřadu nebyla žádná zmínka. Rovněž až v replice (označené jako příloha 3) navrhovatelé poukázali na to, že podle Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora z roku 2020 vyplývá, že finanční prostředky určené EU na budování TEN-T infrastruktury nemohly být Českou republikou dosud plně čerpány pro nesoulad v oblasti životního prostředí; výsledkem je, že Česká republika není schopná cca od roku 2016 např. ve srovnání s Polskem čerpat finance na budování nové infrastruktury TEN-T, a že z toho vyplývá, že Česká republika proto za období 2014-2020 přišla o příležitost financování ve výši 160 046 305 000 Kč. Až při jednání soudu navrhovatelé uvedli, že pro umístění terminálu Roudnice nad Labem již byla zveřejněna EIA, podle níž má být u terminálu, který je jen 500 metrů od EVL Kleneč, 3 000 parkovacích míst, a že se navrhovatel b) účastní řízení o EIA o rozšíření dálnice D8, při kterém bylo řečeno, že veškeré vlivy musí být posouzeny spolu s VRT.
50. Všemi těmito novými námitkami, které nebyly obsaženy v samotném návrhu, se soud s ohledem na výše popsanou zásadu koncentrace řízení nezabýval.
51. Poté se soud zabýval tvrzenou nepřezkoumatelností *napadené aktualizace*.
52. Soud připomíná, že nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit z něj jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-76, č. 1566/2008

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Sb. NSS). Není přípustné institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztáhnout jej i na případy, kdy se správní orgán podstatou námitky účastníka řízení zabývá, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny aspekty vznesené námitky. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tak vyhrazeno jen těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost dané rozhodnutí skutečně nelze meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat. Pokud však vyloží, proč se s danou námitkou neztotožňuje, nelze již hovořit o nepřezkoumatelnosti, byť by se závěr vyslovený správním orgánem jevil soudu zcela mylný a nepřijatelný.

53. Výše zmíněné závěry týkající se přezkoumatelnosti je podle názoru soudu možné přiměřeně vztáhnout i na přezkum opatření obecné povahy. K tomu lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS, podle něhož platí, že *„na odůvodnění rozhodnutí o námitkách je třeba klást stejné požadavky jako v případě typických správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu z roku 2004). Musí z něho být seznatelné, z jakého důvodu považuje obec námitky uplatněné oprávněnou osobou (§ 52 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006) za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje skutečnosti předestírané oprávněnou osobou za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené“*.
54. Ústavní soud pak v nálezu ze dne 27. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, uvedl, že požadavky vůči zastupitelstvu obce, pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami vlastníka pozemku, uplatněnými proti územnímu plánu, nesmí být přemrštěné, jinak by byly výrazem přepjatého formalismu, který ohrožuje funkčnost územního plánování a přispívá k narušení stability systému územního plánování a právních jistot občanů, a bylo by lze je hodnotit jako nepřípustný zásah do práva na samosprávu. Tyto závěry lze podle názoru zdejšího soudu vztáhnout i na ZÚR a jejich aktualizace.
55. Před vypořádáním jednotlivých námitek nepřezkoumatelnosti soud předesílá, že *napadenou aktualizaci* je třeba číst jako jeden celek a jednotlivé její části posuzovat též v jejich vzájemném kontextu, nikoli jen izolovaně.
56. Soud prostudoval odůvodnění *napadené aktualizace* a shledal, že je v něm dostatečně odůvodněna potřeba a vhodnost *koridoru ŽD1*, a to i v porovnání s *koridorem územní rezervy*. Potřeba vymezení *koridoru ŽD1*, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou popsány v kapitole 7 odůvodnění *napadené aktualizace*. V ní odpůrce mimo jiné poukázal na vládou schválený *Program rozvoje RS* a na čl. 83a PÚR, z nichž vyplývá celková změna koncepce vysokorychlostní železniční dopravy včetně požadavku připojení Ústí nad Labem na koridor se zastávkou pro dálkovou dopravu. Odpůrce rovněž vysvětlil, proč dosavadní koridor *územní rezervy* nové koncepci nevyhovuje a není vhodný ani z hlediska ochrany životního prostředí.
57. Také odůvodnění změny trasy koridoru považuje soud za dostatečné. Odpůrce vysvětlil, že vycházel z návrhu Správy železnic a postupoval v souladu s čl. 83a PÚR, který mu stanovil úkol na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha-Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem-hranice ČR/Německo (– Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu. Odpůrce byl tedy povinen vycházet z variant vybraných Ministerstvem dopravy, mezi které původní koridor *územní rezervy* nepatřil. Z toho podle názoru soudu logicky vyplývá, že trasu koridoru bylo nutné změnit. Soud připomíná, že součástí *napadené aktualizace* je mimo jiné Schéma širkového uspořádání

koridoru, ze kterého lze snadno zjistit orientační šířku koridoru v konkrétních místech. V odůvodnění *napadené aktualizace* (na stranách 121 a 122) odpůrce dále vysvětlil, proč je koridor v některých úsecích širší. Takto stanovená šíře koridoru podle názoru soudu odpovídá charakteru a měřítku ZÚR. Podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 500/2006 Sb.“) výkresy obsahují pouze jevy zobrazitelné v příslušném měřítku, tj. v případě ZÚR v měřítku 1:100 000.

58. Navrhovatelé dále namítali, že *napadená aktualizace* neřešila, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů (křížování s komunikacemi, opatření na omezení hluku). K tomu soud uvádí, že odpůrce v rámci rozhodnutí o námitkách (na straně 70) připustil, že „v určitých místech může v konkrétní situaci dojít ke kumulaci problémů a omezení. To se ovšem prokáže až na základě návrhu konkrétního technického řešení stavby a jejího přesného umístění. Ani teoretická možnost kumulace problémů při technickém řešení a realizaci stavby není důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3 věty poslední stavebního zákona a řešení podrobností, náležejících svým obsahem územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí, již v ZÚR“. Odpůrce tedy navrhovateli zdůrazňovanou kumulaci problémů neřešil záměrně, neboť zastává názor, že mu to na úrovni ZÚR nepřísluší. Z tohoto pohledu je *napadená aktualizace* přezkoumatelná. Správností uvedeného názoru odpůrce se soud bude zabývat níže.
59. K možné nepovolitelnosti záměru v dalších fázích (územní plán, řízení o záměru) se odpůrce vyjádřil hned na několika místech rozhodnutí o námitkách. Na straně 9 uvedl, že pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Na straně 59 vysvětlil, že „ve fázi pořizování ZÚR/AZÚR se v rámci SEA posuzuje a prověřuje pouze ne/možnost realizace určité koncepce, neboť pouze ta je předmětem ZÚR/AZÚR a je v té době známa. Konkrétní stavby (stavebně technické řešení) a jejich vlivy na pozemky a obyvatele předmětem ZÚR/AZÚR nejsou a být nemohou“. Na straně 91 odpůrce poznamenal, že „stavební zákon nevylučuje ani situaci, že v některé z dalších, podrobnějších fází územního plánování (územní plán, územní rozhodnutí nebo společné povolení včetně EIA) je prokázáno, že stavbu nelze realizovat. Potom je třeba vyhledat jiný koridor a vymezit ho buď v územním rozvojovém plánu nebo v další aktualizaci ZÚR“. Tuto reakci na uvedenou námitku považuje soud za dostačující.
60. Otázkou chybějícího rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant se odpůrce zabýval na straně 56 rozhodnutí o námitkách. Odkázal přitom na závaznost PÚR a svou ucelenou argumentaci k nejčastějším námitkám Ua1 – strana 4 a násl. Z čl. 83a PÚR přitom vyplývá, že koridor má být vymezen na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Odpůrce opakovaně zmínil, že možné trasy koridoru byly prověřovány ve Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, kterou dne 22. 12. 2020 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy (srov. např. stranu 232 rozhodnutí o námitkách). Z této Studie proveditelnosti vyplynuly varianty, které ve svém návrhu ze dne 25. 1. 2022 uplatnila Správa železnic. Z uvedeného je zřejmé, jak bylo o výběru variant rozhodnuto. Takové vypořádání zmíněné námitky shledal soud dostatečným.
61. Pokud jde konkrétně o námitky navrhovatelů, těmi se odpůrce zabýval na stranách 98 až 131 rozhodnutí o námitkách (na stranách 98 až 113 bylo obsaženo celé znění námitek navrhovatelů). Námitky navrhovatelů odpůrce rozdělil do 5 tematických okruhů, které odpůrce řádně vypořádal. V tom, že odpůrce shrnul námitky navrhovatelů do 5 tematických okruhů, které obsahově odpovídají jednotlivým námitkám navrhovatelů, soud nespatřuje žádné pochybení.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

62. Soud poukazuje na to, že se odpůrce podrobně vypořádal s navrhovateli namítanými kumulativními a synergickými vlivy návrhu se stávající dálnicí D8, žel. tratěmi č. 090 a 096 a záměrem terminálu Roudnice nad Labem a následným doplněním eliminačních nebo kompenzačních opatření. Odpůrce poukázal na to, že ZÚR jsou koncepčním dokumentem, který se zpracovává pro území celého kraje - v měřítku 1:100 000, čemuž odpovídá jejich podrobnost. Podle § 36 stavebního zákona ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR a ÚRP, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Podle čl. [69a] výroku 5aZÚR ÚK se aktualizací ZÚR „*zpřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR a vymezuje koridor pro železniční dráhu v úseku hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN, včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS)*“. Terminál v Roudnici nad Labem je v 5aZÚR ÚK zohledněn pouze prostřednictvím rozšíření návrhového koridoru v úseku Mnetěš až do k.ú. Podluský – viz odůvodnění šířky koridoru v kap. 7. „*Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*“ textové části Odůvodnění II.A a výkres č. 8 Schéma šířkového uspořádání variant koridoru 5aZÚR ÚK. Předmětem 5aZÚR ÚK je tak vymezení „*prázdného pruhu území*“, do kterého je možné následujícími postupy podle stavebního zákona umístit stavbu železniční tratě a staveb souvisejících. Stavba samotná, tedy ani stavba trati nebo předpokládaného terminálu Roudnice nad Labem součástí návrhu 5aZÚR ÚK není. Vlivy na životní prostředí tak nejsou zkoumány z hlediska vlivu „konkrétního záměru“ (EIA), ale z hlediska vlivu „koncepce“ (SEA). Jelikož posouzení SEA probíhá nad návrhem ZÚR, nemůže posuzovat vlivy způsobené záměry, které ZÚR neobsahují. V souladu s právními předpisy i metodikou Ministerstva životního prostředí jsou v rámci SEA posuzovány vlivy předpokládané, které se budou konkretizovat až v rámci dalších kroků územního plánování, zejména v územním řízení o umístění konkrétní stavby. V okamžiku pořizování ZÚR a posuzování SEA není známo technické řešení stavby, a tím ani její přesné umístění. Skutečnost, že v tomto konkrétním případě oprávněný investor souběžně s pořizováním 5aZÚR ÚK zveřejňuje další stupně projektové přípravy železniční tratě a terminálů, nemůže dikci stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí změnit. Kumulativní a synergické vlivy se hodnotí na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití návrhem vymezeného koridoru zvýšena zátěž území.
63. Odpůrce dále poznamenal, že do kumulativních a synergických vlivů se zahrnují i vlivy zamýšlených záměrů v území, které jsou již známy. Takovým záměrem ale terminál v Roudnici n. L. není, neboť je jednou ze staveb, které je možné v navrhovaném koridoru následnými postupy podle stavebního zákona umístit. Jeho vlivy jsou v SEA vyhodnoceny jako součást koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, tedy jako předpokládaný vliv koridoru ŽD1-C. Základním podkladem pro identifikaci a rozsah stávající zátěže jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP) kraje. Další podklady k identifikaci a kvantifikaci konkrétních vlivů jsou uvedeny v příslušných kapitolách odůvodnění textové části 5aZÚR ÚK, v „*části A - vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)*“. V daném případě je to kap. 3.11. „*Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí*“, v odstavcích „*Hluk*“ (str. 93) a „*Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany veřejného zdraví*“ (str. 98). Ve věci hlukové zátěže je zde odkazováno na Hlukové mapy ministerstva zdravotnictví – výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>. Na str. 93 - 98 jsou samostatně pro silnice a pro

železnice publikovány výřezy map hlukového ukazatele L_{dn} a hlukového ukazatele L_n. Data z uvedených zdrojů jsou, s odkazem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, pro potřeby ZÚR i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), tedy i SEA, dostatečně podrobná. Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů je předmětem kap. 6.2. SEA na str. 127 a násl. s tím, že návrh případných kompenzačních opatření je jakožto součást podmínek pro uplatnění koncepce uveden v kapitolách 8. a 11. V kap. 6.5. „Hodnocení koridoru ŽD1-C“ je k ochraně před vlivy hluku (včetně kumulativních) uvedeno: „*Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území. Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření. (...) „Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda).“ V kap. 8. SEA (str. 194 a násl.) byla pro eliminaci nebo minimalizaci těchto vlivů u koridoru var. ŽD1-C následně navržena opatření pro územně plánovací činnost, konkrétně prostorové opatření „zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“. V kap. 11. SEA je vyhodnoceno, jakým způsobem byl požadavek SEA promítnut do návrhu (posuzovatel SEA průběžně spolupracoval se zpracovatelem návrhu 5aZÚR ÚK). Prostorové opatření „Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku. Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi. Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí - viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].“ Stávající hluková zátěž, způsobená dálnicí D8 i železničními tratěmi 090 a 096 tak byla zohledněna; byla mj. i důvodem pro vymezení jedné ze dvou oblastí potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K2 „Litoměřicko – Roudnicko“ (str. 112 SEA a výkres č. A.6 „Výkres synergických a kumulativních vlivů“). Pro předcházení nebo snížení předpokládaných negativních vlivů návrhu (koridoru) v dalších fázích územně plánovacího postupu byla do návrhu 5aZÚR ÚK zapracována příslušná opatření.*

64. K navrhovateli požadované územní studii se odpůrce vyjádřil na stranách 117 a 118 rozhodnutí o námitkách. Zde odpůrce shrnul, že na trasu koridoru nemůže mít navrhovateli požadovaná územní studie ze své podstaty žádný vliv. Pokud má být takto zaměřená územní studie pro obec s rozšířenou působností Roudnice nad Labem pořízena, má dle odpůrce smysl až v okamžiku, kdy bude alespoň přibližně známo technické řešení tratě ŽD1. V souladu se stavebním zákonem nemůže být pořízení požadované územní studie uloženo v ZÚR, navíc invariantní koridor ŽD1 bude do územních plánů příslušných obcí převzat povinně. Z důvodu potřeby prověření dalších vybraných problémů, které se záměrem ŽD1 souvisejí, může pro celou oblast, na základě žádostí příslušných obcí z této oblasti, následně pořídit i úřad územního plánování Roudnice nad Labem. Případné následné pořízení nebo nepořízení požadované územní studie tak nesouvisí s pořizováním 5aZÚR ÚK. Z tohoto vypořádání námítky navrhovatelů odpůrcem je zřejmé, proč odpůrce neakceptoval pořízení územní studie pro zájmovou oblast navrhovatelů. I s touto námitkou navrhovatelů se tedy odpůrce vypořádal.
65. Soud tak shrnuje, že odpůrce řádně a přezkoumatelným způsobem reagoval na všechny námítky navrhovatelů. Nelze proto souhlasit s navrhovateli v tom, že by napadená aktualizace mohla být z tohoto důvodu soudem vyhodnocena jako nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů.
66. Lze též poukázat na stranu 56 rozhodnutí o námitkách, kde odpůrce konstatoval, že *„zajištění souladu koncepce Rychlých železničních spojení – včetně trati, pro niž je vymezován koridor ŽD1, s naší i evropskou legislativou a mezinárodními dohodami, bylo řešeno na úrovni státu v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Z krajské úrovně nelze železniční koridor mezinárodního, ale ani celostátního významu primárně vymezovat, tedy ani hodnotit podklady pro jeho vymezení“*.
67. Námítky týkající se nedostatečnosti SEA řešil odpůrce na stranách 67 až 76 rozhodnutí o námitkách, kde se podrobně zabýval jednotlivými hodnocenými vlivy a hledisky. Odpůrce v zásadě vycházel z toho, že dosud není známo konkrétní technické řešení stavby (to ani není předmětem *napadené aktualizace*), tudíž předpokládané vlivy budou podrobněji hodnoceny až v dalších fázích (územní plány, řízení o záměru). Soud nesdílí názor navrhovatelů, že je toto vypořádání daných námitek příliš obecné a bezobsažné. Odpůrce jasně a přezkoumatelně formuloval svůj právní názor. Otázku jeho správnosti soud zodpoví níže.
68. Pro úplnost soud dodává, že neshledal takové nedostatky odůvodnění *napadené aktualizace*, které by bránily jejímu přezkoumání v mezích návrhových bodů, a ke kterým by tak musel přihlédnout z úřední povinnosti. Lze tedy uzavřít, že *napadená aktualizace* ani rozhodnutí o námitkách navrhovatelů a vypořádání jejich připomínek netrpí namítanou nepřezkoumatelností. Příslušné námítky tak nejsou důvodné. Soud nesdílí ani názor navrhovatelů, že odpůrce přijaté řešení komplexně nezdůvodnil.
69. Dále se soud zabýval námitkou, že upravená stanoviska dotčených orgánů (AOPK, Ministerstvo kultury, krajská hygienická stanice) a finální souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí k SEA byla vydána v rozporu se zákonem, že se dotčené orgány nijak nevypořádaly se změnou stanovisek z negativních na souhlasné a že v dohodovacím řízení k rozporům mezi dotčenými orgány vyvinul pořizovatel na orgány nepřípustný tlak, aby se podřídily politickému zadání vlády.
70. Podle § 4 odst. 8 stavebního zákona orgány územního plánování a stavební úřady projednávají protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených

orgánů. Dojde-li k rozporu mezi příslušnými orgány podle tohoto zákona a dotčenými orgány, jakož i mezi dotčenými orgány navzájem, postupuje se podle správního řádu.

71. Podle § 38 odst. 1 starého stavebního zákona krajský úřad vyhodnotí výsledky projednání návrhu zásad územního rozvoje a zajistí řešení případných rozporů (§ 4 odst. 8). Pokud Ministerstvo životního prostředí neuplatnilo stanovisko k návrhu koncepce podle § 37 odst. 6, krajský úřad zohlední také vyjádření dotčených orgánů, případná vyjádření sousedních států, připomínky a výsledky konzultací podle § 37 odst. 4 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.
72. Soud zdůrazňuje, že případné „změny“ stanovisek vydaných dotčenými orgány jsou výsledkem standardních dohodovacích jednání, případných řešení rozporů vedených podle příslušných procesních pravidel dle stavebního zákona. Výsledky těchto jednání a celkové řešení rozporů představují zákonný podklad pro vydání stanoviska SEA.
73. Je třeba zmínit, že dotčené orgány jsou povinny uplatňovat stanoviska v souladu s právními předpisy, jejichž veřejné zájmy chrání, a své požadavky musí řádně odůvodnit. Pořizovatel je přitom povinen jejich stanoviska vyhodnotit a při pořizování územně plánovací dokumentace dbát na to, aby byly respektovány právní předpisy a veřejné zájmy chráněné dotčenými orgány. Tento rámec zároveň vyžaduje, aby případné rozpory mezi dotčenými orgány byly řešeny postupem stanoveným zákonem, konkrétně např. § 4 odst. 8 stavebního zákona, kde je explicitně počítáno s tím, že pořizovatel musí projednat obdržená protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů. Dohodovací řízení je ze své podstaty určeno k řešení rozporů mezi dotčenými orgány. Zákon s tímto postupem výslovně počítá a předpokládá, že výsledkem může být i změna původního stanoviska dotčeného orgánu, pokud po projednání a doplnění podkladů dospěje k jinému závěru. Pořizovatel má nejen oprávnění, ale přímo zákonnou povinnost pokusit se rozpory odstranit, aby bylo možné v procesu pořizování dokumentace pokračovat. Součástí tohoto postupu je též hledání řešení, které je přijatelné pro všechny zúčastněné. Změna stanoviska proto není sama o sobě podezřelá - naopak, je jedním z legitimních a očekávaných výsledků tohoto řízení. Samotná skutečnost, že po dohodovacím jednání došlo ke změně stanoviska, neznamena porušení zásad transparentnosti nebo předvídatelnosti výkonu veřejné správy, pokud k ní došlo po projednání věci, se zohledněním nových informací, vysvětlení nebo úprav návrhu. Účelem dohodovacího řízení není mechanické potvrzení původních názorů, ale dosažení shody, která umožní věcný a zákonný postup pořizování ZÚR.
74. Pokud tedy dotčené orgány po dohodovacím řízení změnily svá stanoviska, neboť byly odstraněny rozpory mezi příslušnými orgány, byl tento postup v souladu se zákonem. Soud dále podotýká, že upravené vyhodnocení SEA a naturové posouzení, která představují nezbytné podklady pro stanovisko SEA, byly zveřejněny současně s tímto stanoviskem, a jsou tak veřejně a transparentně dohledatelné v Informačním systému SEA. Nedůvodná je tak námitka navrhovatelů, že stanoviska dotčených orgánů odporují zásadám transparentnosti a předvídatelnosti veřejné správy.
75. Soud zároveň zdůrazňuje, že navrhovateli vyjmenované dotčené orgány (AOPK, Ministerstvo kultury, krajská hygienická stanice) řádně odůvodnily, proč s vybranou variantou ŽD1-C po projednání s pořizovatelem souhlasily. Soud v této souvislosti odkazuje na přílohu č. 5 *napadené aktualizace*, kde jsou zcela transparentně obsažena původní stanoviska uvedených orgánů, průběh dohodovacího řízení i konečná souhlasná stanoviska daných orgánů (v případě AOPK srov. strany 5 až 18, u Ministerstva kultury strany 29 až 42 a u krajské hygienické stanice strany 77 až 91 uvedené přílohy č. 5). V podrobnostech soud

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

na přílohu č. 5 napadené aktualizace odkazuje. Skutečnost, že navrhovatelé nesouhlasí s tím, že dotčené orgány nakonec souhlasily s vybranou variantou, neznamená, že by daná stanoviska měla být nepřezkoumatelná.

76. Stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 31. 1. 2023, č. j. MŽP/2022/710/5141, navrhovateli označené jako „*Stanovisko 2 MŽP*“, představovalo řádné odborné vyjádření dle § 42b odst. 4 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Ministerstvo životního prostředí požadovalo ve vyhodnocení SEA doplnit konkrétní požadavky. Následně byly tyto požadavky ve vyhodnocení SEA, resp. naturovém posouzení, na které bylo ve stanovisku ze dne 31. 1. 2023 poukázáno, doplněny. Na základě takto doplněných relevantních podkladů bylo legitimně vydáno konečné souhlasné stanovisko SEA. Soud tak neshledal, že by souhlasná stanoviska výše uvedených orgánů byla vydána v rozporu se zákonem, byla nepřezkoumatelná, jakož ani to, že by měla být nezákonná. Soud na základě výše uvedeného nemohl přisvědčit ani nepodloženému tvrzení navrhovatelů o tom, že odpůrce měl na dotčené orgány vyvinout nepřípustný tlak, aby se podřídily politickému zadání vlády.
77. Pokud jde o návrh výroku navrhovatelů, že by měl soud stanoviska dotčených orgánů (AOPK, Ministerstvo kultury, krajská hygienická stanice) prohlásit za neúčinné, resp. je zrušit, jak navrhovali při jednání soudu, soud uvádí, že takovou pravomoc v řízení o zrušení opatření obecné povahy nemá. V tomto typu soudního řízení totiž soud může návrh zamítnout, není-li důvodný, nebo jej částečně či jako celek v nezbytném rozsahu zrušit (srov. § 101d odst. 2 s. ř. s.). Z toho vyplývá, že by soud takovému návrhu navrhovatelů ani nemohl vyhovět.
78. K námitkám navrhovatelů, že nebyly při posouzení SEA předloženy všechny reálné varianty koridoru ŽD1 ve smyslu směrnice SEA, soud poukazuje na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 4. 2025, č. j. 5 As 382/2021-208. Podle něho *„nelze především pominout, že transpozice směrnice SEA, konkr. čl. 5 odst. 1, byla provedena v § 19 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“). Samotná směrnice tak může být použita pouze k eurokonformnímu výkladu transponovaných ustanovení. Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona „úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů. Náležitosti tohoto posouzení jsou stanoveny v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“ Česká právní úprava tak vyžaduje, aby se ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí posoudila mj. „rozumná náhradní řešení“. Výraz náhradní řešení přitom naznačuje, že má jít o funkčně rovnocenné alternativy, které v podstatné míře umožní zvoleného souboru věcných cílů při uspořádání území dosáhnout. Jen taková řešení mohou být „rozumná náhradní řešení“ podle § 19 odst. 2 stavebního zákona, a jen ona mají být jako alternativy či varianty zvažována a posuzována. Jinými slovy, z jazykového znění právní úpravy vyhodnocování vlivů na životní prostředí, i z jejího smyslu a účelu plyne, že pořizovatel nástroje územního plánování může vytvořit jím preferované řešení ke splnění cílů územního plánování, přičemž při vyhodnocení vlivů daného nástroje na životní prostředí popíše a posoudí i rozumná řešení, která jsou k preferovanému řešení náhradní, tedy jsou jeho funkčně rovnocennou alternativou, existují-li ovšem takováto řešení (někdy mohou existovat, jindy nikoli; to závisí na povaze a obsahu souboru*

věcných cílů uspořádání území, které stojí na počátku přípravy daného nástroje územního plánování). Tomuto výkladu ostatně odpovídá i znění čl. 5 odst. 1 směrnice SEA, podle něhož se „popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumné varianty s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu“ (zvýraznění doplněno). Z tohoto ustanovení jednoznačně plyne, že se vlivy na životní prostředí a rozumná náhradní řešení posuzují k určitému plánu či programu. Ještě silněji pak vztah rozumných náhradních řešení k určitému preferovanému řešení vyplývá např. z anglického znění stejného článku, neboť je v něm použit výraz „reasonable alternatives“, tedy rozumné alternativy vzhledem k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu.

79. *Ve vztahu k zásadám územního rozvoje je pak povinnost vyhodnocovat vlivy na životní prostředí stanovená směrnicí SEA transponována do § 36 odst. 1 stavebního zákona. Byť je v tomto ustanovení ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí poněkud zvláště použít odlišný pojem „přijatelné alternativy“ cíle zásad územního rozvoje, s ohledem na to, že se stále jedná o ustanovení transponující čl. 5 odst. 1 směrnice SEA, není důvod vykládat toto ustanovení odlišně. Ostatně Nejvyšší správní soud již v bodě 130 výše citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 uvedl, že směrnice SEA neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně, pouze v čl. 5 odst. 1 stanoví, že ve zprávě o vlivech na životní prostředí, která je výstupem procesu posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí, se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu (obdobně viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 5. 2018, sp. zn. 8 As 128/2017-54).*
80. *Nelze stěžovatelům přisvědčit, že to, zda je varianta rozumná, má vyplývat až z vyhodnocení SEA. Opět již jazykovým výkladem čl. 5 odst. 1 směrnice SEA lze dospět k závěru, že posoudit a popsat v SEA se mají právě pouze rozumná náhradní řešení (rozumné alternativy). To znamená, že rozumnost je a priori vlastnost variant k preferovanému řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti, pokud vůbec mají být popsány a posouzeny v SEA.“ Je tak třeba směrem k navrhovatelům zdůraznit, že směrnice SEA ani např. vodítka k provedení této směrnice nepožadují zpracování detailní analýzy všech hypotetických možností a rozboru jejich vhodnosti.*
81. *Soud poté konstatuje, že Správa železnic podala návrh na pořízení napadené aktualizace jako oprávněný investor a odpůrce z variant uvedených v tomto návrhu (které byly v souladu s čl. 83a PÚR vybrány Ministerstvem dopravy – viz níže) vybral tu, která vyhovovala všem dotčeným orgánům. Vzhledem k tomu, že nad rámec tří variant obsažených v návrhu Správy železnic žádnou jinou variantu Ministerstvo dopravy nevybralo, nebylo třeba jakoukoli další variantu podrobněji dokumentovat a vyhodnocovat její vlivy. Koridorem územní rezervy se soud bude zabývat níže.*
82. *Skutečnost, že Ministerstvo obrany označilo za přípustnou pouze jednu variantu, pak podle názoru soudu neznamena, že se ve skutečnosti nejednalo o porovnání tří variant. Ministerstvo dopravy totiž vybralo tři varianty, které byly následně rozpracovány do podrobností potřebných pro vyhodnocení jejich vlivů na úrovni krajské územně plánovací dokumentace. K těmto variantám se následně vyjádřily jednotlivé dotčené orgány. Záporné stanovisko Ministerstva obrany k variantám A – Mrchový kopec a B – Holý vrch bylo součástí vyhodnocování a porovnávání navržených variant. V kapitole 6 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace vyhodnocení SEA, konkrétněji v podkapitolách 6.3 Hodnocení koridoru Varianta A: ŽD1-A, 6.4. Hodnocení koridoru Varianta B: ŽD1-B a 6.5 Hodnocení koridoru Varianta C: ŽD1-C byly*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

řádně popsány a posouzeny vlivy (nikoli pouze významné) všech navrhovaných variant předmětného koridoru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to srovnatelným způsobem a rozsahem a v detailu, který dovoluje měřítko ZÚR. Ve vyhodnocení SEA tedy byly všechny navržené varianty předmětného koridoru porovnány mezi sebou a zároveň i s tzv. nulovou variantou, tedy se stavem bez uplatnění aktualizace.

83. Posuzování jednotlivých variant (A, B a C) jak v souladu s evropským právem, tak i stavebním zákonem tedy proběhlo. Soud proto neshledal navrhovateli namítané porušení čl. 5 odst. 1 a 2 směrnice SEA ani předpisů upravujících soustavu NATURA 2000, pokud jde o navrhovateli zdůrazňované posuzování variant. Bylo zcela v souladu se zákonem a evropským právem, pokud odpůrce ze tří v úvahu přicházejících, tj. rozumných, variant vybral tu, která vyhovovala všem dotčeným orgánům a byla přijatelná i z hlediska SEA.
84. Navrhovatelé v této souvislosti odkazovali na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, č. 2106/2010 Sb. NSS, či ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS. Soud však má za to, že odpůrce veškeré požadavky vyplývající z těchto rozhodnutí v procesu vydání *napadené aktualizace* dodržel.
85. Soud tak uzavírá, že neshledal důvodnými námitky o nedostatečné transpozici směrnice SEA do stavebního zákona. Zároveň ani neshledal důvod pro předložení předběžných otázek SDEU, neboť není sporný výklad práva EU (zde směrnice SEA). S ohledem na to, že v SEA byly posouzeny v úvahu přicházející, tj. rozumné, varianty koridoru ŽD1, nedošlo ani k navrhovateli obecně namítanému porušení práv dotčené veřejnosti. Není tak ani důvodná námitka navrhovatelů, že dotčená veřejnost byla zkrácena na právech na příznivé životní prostředí a ochranu zdraví v rozporu s čl. 7 Ústavy, č. 1. 35 odst. 1 a čl. 31 Listiny základních práv a svobod.
86. Navrhovatelé v návrhu zmínili ÚRP. Tento institut byl do stavebního zákona (§ 35a a násl.) zaveden novelou č. 403/2020 Sb. s účinností od 1. 1. 2021. Právní úprava pak počítala s vydáním tzv. *prvního územního rozvojového plánu*. Podle přechodného ustanovení čl. XXV. bodu 1 zákona č. 403/2020 Sb. platí, že *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 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon (dále jen „nový stavební zákon“). Soudu je z jeho činnosti známo, že *první územní rozvojový plán* vydala vláda 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 ZÚR, u kterého již uplynula roční lhůta pro přezkum soudem. Ze stavebního zákona ani z nového stavebního zákona nevyplývala (nevyplývá) povinnost zapracovat koridor dopravní infrastruktury (např. *koridor ŽD1*) vymezený v PÚR do ÚRP dříve, než bude daný koridor vymezen v ZÚR. Pokud tedy navrhovatelé požadovali, aby byl výběr trasy koridoru proveden v procesu pořizování ÚRP, soud konstatuje, že takový postup nebyl možný. Odpůrce byl navíc podle § 31 odst. 4 stavebního zákona vázán obsahem PÚR, která s ÚRP nepočítala; byl tedy povinen vymezit koridor na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy.

87. Soud proto uzavírá, že námitku navrhovatelů, podle které *napadená aktualizace* nebyla vydána zákonem stanoveným způsobem, vyhodnotil jako nedůvodnou.
88. Poté se soud zaměřil na namítané rozpory *napadené aktualizace* s PÚR.
89. Podle § 32 odst. 1 stavebního zákona platí, že *politika územního rozvoje*
- a) *schematicky vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje,*
 - b) *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 ohrožení, rozvoj, útlum, preference a rizika,*
 - c) *stanoví úkoly podle § 31.*
90. Z § 31 odst. 1 stavebního zákona plyne, 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.* Podle odstavce 4 téhož ustanovení platí, že *politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území dnem následujícím po dni zveřejnění sdělení podle odstavce 3.*
91. Nejprve považuje soud za vhodné upozornit na judikaturu týkající se vztahu ZÚR a PÚR. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, shrnul závěr předchozí judikatury. 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 realitu 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 pořizování a vydání zásad územního rozvoje, územního plánu, regulačního plánu a při rozhodování v území.“*
92. V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, 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 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].“

93. Z usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, č. 2009/2010 Sb. NSS, pak plyne, 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 nejrůznějším 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“.
94. Zdejší soud se s uvedenými závěry ztotožňuje a v jejich světle nyní řešenou věc posuzoval.
95. Odpůrce v textové části odůvodnění *napadené aktualizace* správně poukázal na svou vázanost PÚR ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona. Rovněž správně odkazoval na § 39 odst. 3 stavebního zákona, podle kterého se nepřihlíží ke stanoviskům, námitkám a připomínkám, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR. Ohledně konkrétního vedení koridoru VRT odpůrce upozorňoval na Aktualizaci č. 4 PÚR, schválenou usnesením vlády č. 618 ze dne 12. 7. 2021, účinnou od 1. 9. 2021, a citoval čl. 83a PÚR ve znění uvedené aktualizace.
96. Soud shledal, že v čl. 83a PÚR ve znění její Aktualizace č. 4 je jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanoveno: „*Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřit možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Provéřit napojení odbočné větve Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.*“
97. 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.*“
98. Ve 4. aktualizaci PÚR, již byl doplněn výše citovaný čl. 83a ohledně koridoru ŽD1, je zároveň obsaženo *Schéma 4 – Doprava železniční*. V něm je koridor ŽD1 znázorněn šedou barvou, a to ve značně širší, 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 jednotlivých ZÚR. Skutečnost, že PÚR stanoví jako úkol pro územní plánování, aby vycházelo z variant vybraných Ministerstvem dopravy, se jeví soudu jako logická.
99. Námitkou, že v PÚR není určena trasa koridoru VRT, se zabýval odpůrce na stranách 4 až 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 na to, že výběr variant vedení koridoru VRT včetně (ne)napojení Ústí nad Labem na tuto trasu je podle PÚR v gesci Ministerstva dopravy. Odpůrce rovněž správně upozornil a to, že předmětem *napadené aktualizace* je koridor republikový, navíc mezinárodního významu. Pokud je takový koridor řešen v PÚR, nelze ho v ZÚR navrhnout v jiné trase (například v trase *územní rezervy* či v jiné alternativní trase odchyloující se od PÚR).

100. Soud opakuje, že výběr variant vedení koridoru byl podle PÚR svěřen Ministerstvu dopravy, které je ústředním orgánem státní správy na úseku železniční dopravy. Pro územní plánování, tedy i pro proces pořizování *napadené aktualizace*, byl v čl. 83a PÚR v souladu s § 31 odst. 1 a § 32 odst. 1 písm. f) stavebního zákona stanoven úkol vymezit koridor VRT na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Vzhledem k tomu, že zmíněný čl. 83a PÚR odkazuje na výběr variant Ministerstvem dopravy, soud má za to, že v procesu pořizování *napadené aktualizace* byl daný výběr variant pro pořizovatele i odpůrce závazný na základě § 31 odst. 4 stavebního zákona.
101. Na podporu uvedeného názoru soud odkazuje na výše citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526, podle kterého *„pro vymezování dopravní a technické infrastruktury je nutná koordinace příslušných pořizovatelů dle úrovně významu, jakého má daný koridor dosáhnout. Dále příslušný nástroj územního plánování reguluje vždy jen území, pro které je vydáván. Není proto možné, aby o mezinárodním dopravním koridoru procházejícím skrze celé území státu rozhodovaly jednotlivé kraje nebo obce. Nelze ani pomíjet tu skutečnost, že při plánování mezinárodních dopravních staveb jsou jednotlivé státy často vázány mezinárodními dohodami. Bez možnosti zahrnout tyto trasy do územně plánovací dokumentace pro celé území státu by stát neměl nástroj, jak těmto dohodám, při respektování vnitrostátní regulace, dostát. Jedná-li se tedy o koridor mezinárodního či národního významu, musí být jeho záměr relativně konkrétně formulován již v té fázi územního plánování, která je v působnosti subjektu oprávněného o takových věcech rozhodovat, tj. vlády. (...) Úkolem zásad územního rozvoje je pak v nadmístních souvislostech příslušného kraje zpřesnit a rozvíjet cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje. Jinými slovy, obsahem zásad územního rozvoje je koncepce rozvoje území kraje vyjádřená ve zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje (tedy ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu) a dále vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (s jistou mírou zjednodušení lze říci regionálního významu)“*. S těmito závěry, na které upozornil již odpůrce, se soud ztotožňuje a považuje je za příléhavé pro nyní řešenou věc.
102. 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 ZÚR. V již zmíněném rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 Nejvyšší správní soud uzavřel, že do ZÚR nemůže být vybrána alternativní koncepce (např. trasa vedení koridoru), která je v rozporu s PÚR. Soud sice připouští, 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 na to, že měl možnost návrh Správy železnic na vydání *napadené aktualizace* zamítnout z důvodu ochrany území Ústeckého kraje a jeho obyvatel. Toho však nevyužil, protože vyhodnotil vybranou variantu C – *Pod Bulfem* 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 neznámá, 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.

103. Není pochyb o tom, že PÚR má obsahovat (a obsahuje) vymezení koridorů jen v obecné podobě. Teprve ZÚR (a další územně plánovací dokumentace) mají tyto koridory konkretizovat a určovat blíže jejich umístění. To odpůrce dodržel. Odpůrce podle názoru soudu postupoval v souladu s již výše citovaným usnesením Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 3/2009-59, pokud do *napadené aktualizace* vládou schválený koridor umístil. Zatímco v PÚR byl pouze odkaz na varianty vedení koridoru vybrané Ministerstvem dopravy, dostal koridor v návrhu Správy železnic na vydání *napadené aktualizace* konkrétnější podobu. V daném návrhu byly předestřeny tři varianty vedení koridoru vybrané Ministerstvem dopravy, přičemž v procesu pořizování *napadené aktualizace* pak byla vybrána a schválena nejvhodnější varianta vedení koridoru VRT. Odpůrce přitom nepřevzal koridor vyplývající z rozhodnutí Ministerstva dopravy bez dalšího, nýbrž koridor byl posuzován v procesu SEA podle zákona o posuzování vlivů i podle zákona o ochraně přírody. Smyslem tohoto posuzování bylo vyhodnocení realizovatelnosti výstavby VRT v koridoru ŽD1 na úrovni ZÚR.
104. Soud v této souvislosti podotýká, že rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant učinila jeho Centrální komise na základě Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany ze dne 10. 12. 2020. Tato studie, byť formálně zmiňovala i variantu vedení koridoru VRT *územní rezervou*, reálně počítala v úseku Roudnice nad Labem – sjezd Litoměřice – Ústí nad Labem se dvěma variantami trasování VRT, a to s variantou A – *Mrchový kopec* a s variantou B – *Holý vrch* (srov. stranu 8 *Průvodní zprávy* Studie proveditelnosti). 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 ze dne 25. 1. 2022, není v *napadené aktualizaci* zmiňováno a soud žádné takové rozhodnutí nenalezl ani v předložené spisové dokumentaci. Podle 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 A a B v *napadené aktualizaci* je zřejmé, že se jedná o shodné trasování. Varianta C – *Pod Bulfem* není ve Studii proveditelnosti zmiňována, nicméně je zřejmé, že se jedná o variantu, která je z převážné části shodná s variantou B, kdy rozdílný je pouze úsek několika kilometrů severně od Roudnice nad Labem a následně až do Ústí nad Labem je trasa shodná.
105. Z *napadené aktualizace* (strana 4 úvodního dokumentu), soud zjistil, že ve Studii proveditelnosti byly skutečně zahrnuty jen varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý vrch*, zatímco třetí jen mírně odlišnou variantu C – *Pod Bulfem* připravila Správa železnic až později. Správa železnic na 4. jednání Pracovní skupiny hejtmána 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

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

ve variantách *Mrchový kopec* a *Holý vrch*. Proto byla doplněna další varianta *Pod Bulfem* vycházející z varianty *Holý vrch*. V *napadené aktualizaci* je rovněž zmíněno, že výše uvedené pracovní skupiny se účastnili zástupci obcí a rovněž Ministerstva dopravy. Později na základě výsledku jednání této pracovní skupiny podala Správa železnic návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém byly uvedeny varianty A, B a C. Za popsané situace soud vycházel z toho, že varianty 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 pro odpůrce závazné.

106. Soud dodává, že Ministerstvo dopravy uvedené varianty odsouhlasilo také v rámci svého stanoviska ze dne 31. 1. 2023, které je součástí spisové dokumentace. O žádných jiných variantách není v tomto stanovisku ani zmínka.
107. Navrhovatelé se tedy mýlí, pokud se domnívají, že se odpůrce neměl omezit jen na návrhy Správy železnic. Je sice pravdou, že podle § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona byl odpůrce povinen komplexně odůvodnit přijaté řešení včetně vybrané varianty. To však nic nemění na tom, že se mohl zabývat jen těmi variantami, které navrhla Správa železnic, neboť jediné tyto varianty byly vybrány Ministerstvem dopravy, jak vyžaduje čl. 83a PÚR.
108. Stejně tak bylo v kompetenci odpůrce vyhodnotit, která z návrhových variant (A, B či C) je nejvhodnější. Toto vyhodnocení odpůrce provedl. Nelze proto souhlasit s navrhovateli, že o žádné reálné posouzení v úvahu přicházejících variant fakticky nešlo.
109. Soud uzavírá, že odpůrce postupoval v souladu s PÚR, neboť na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy vymezil koridor pro vysokorychlostní železnici. Také námitky týkající se vymezení koridoru odpůrce vypořádal správně. S ohledem na výše uvedené soud nemůže souhlasit s navrhovateli, že by čl. 83a PÚR překročil meze přípustné podrobnosti a zasáhl do pravomoci hierarchicky nižší územněplánovací dokumentace, jak tvrdí navrhovatelé. Soud proto neshledal důvod pro zrušení čl. 83a PÚR a tomuto návrhu navrhovatelů nemohl vyhovět.
110. Soud neshledal důvod pro přerušení tohoto soudního řízení do skončení řízení vedeném Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 6 As 119/2025, jak navrhli navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce, neboť Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 9. 10. 2025, č. j. 6 As 119/2025-54, zamítl kasační stížnost navrhovatelů proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 1. 8. 2025, č. j. 15 A 98/2025-36, jímž městský soud odmítl návrh navrhovatelů na zrušení části PÚR. Pro přerušení řízení tedy nebyl důvod.
111. Důvody, proč *zastupitelstvo* chtělo nechat prověřit *územní rezervu*, nastínil odpůrce na straně 204 rozhodnutí o námitkách. 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 5aZÚR ÚK zamítne [§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona], požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty. (...) 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*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

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.“

112. K námitce, že nedošlo k posouzení koridoru *územní rezervy* jako rovnocenné varianty ve vztahu k dalším variantám navrženým Správou železnic, soud uvádí, že porovnání jednotlivých variant je uvedeno jednak v kapitole 14 SEA na stranách 249 až 255 a jednak v odůvodnění textové části *napadené aktualizace* na stranách 47 až 55. Tam odpůrce reprodukoval závěry SEA ohledně porovnání jednotlivých variant vedení koridoru včetně *územní rezervy* s tím, že byly zkoumány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, vlivy na EVL a ptací 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 nejceněnějších půd I. a II. třídy ochrany. V podrobnostech soud odkazuje na zmíněné odůvodnění textové části *napadené aktualizace*. Na stranách 99 až 113 textové části odůvodnění *napadené aktualizace* se odpůrce rovněž zabýval jednotlivými variantami vedení koridoru VRT včetně *územní rezervy*, přičemž vyhodnotil jako nejvhodnější variantu C – *Pod Bulfem*. V podrobnostech soud odkazuje na příslušnou pasáž.
113. Pro úplnost soud poukazuje také na argument odpůrce na stranách 47 a 48 odůvodnění *napadené aktualizace*. Tam odpůrce uvedl, že „koridor *územní rezervy* VRT ZR1 přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy Natura 2000, což je o jednu více než v případě varianty B a C (ŽD1 B, ŽD1 C) a o dvě více než v případě varianty A (ŽD1 A). Při zjišťování rizik negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 pro variantu *územní rezervy* VRT ZR1 navíc nebylo možné v případě EVL Kateřina mokřad a priori vyloučit možný významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany této EVL kuňku obecnou. Z těchto důvodů je koridor *územní rezervy* VRT ZR1 oproti navrhovaným variantám koridoru méně vhodný, protože z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. nelze zvolit variantu, která má významný negativní vliv na lokality Natura 2000, pokud existuje jiná varianta, která negativní vliv nižší“. Pro úplnost soud dodává, že nemožnost zvolit méně vhodnou variantu (zde koridor *územní rezervy*) vyplývá z § 45i odst. 4 zákona o ochraně přírody.
114. Navrhovatelé dále namítali, že *napadená aktualizace* představuje nepřiměřených zásah ve vztahu k obcím, jejich občanům a vlastníkům dotčených nemovitostí. K tomu 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 ZÚR 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 pořizování územního plánu či ZÚR tak, aby dotčené osoby mohly v jeho průběhu 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).

115. 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 (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 Ao 1/2006-74, č. 968/2006 Sb. NSS). Soudy rozhodující ve správním soudnictví však nejsou povolány k tomu, aby hodnotily odbornou stránku věci. Odborné posouzení a volba konkrétního řešení je na pořizovateli územně plánovací dokumentace a osobách disponujících odpovídajícím vzděláním, které jsou pověřeny zpracováním odborných podkladů. Shodný názor zaujal i Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 6. 6. 2023, č. j. 63 A 1/2023-198.
116. Soud si je plně vědom toho, že *napadená aktualizace* přináší do řešeného území významnou změnu. Nejedná se však o destabilizaci území, jak tvrdí navrhovatelé. Je třeba si uvědomit, že odpůrce *napadenou aktualizací* vymezil koridor, tedy pruh území o určité šířce, do kterého má být v budoucnu umístěna stavba VRT. Jak uvedla Správa železnic, samotná trať bude zásadně dvojkolejná a povede po tělese o přibližné šířce 14 metrů (zábor cca 30 až 40 metrů). Soud souhlasí se Správou železnic a odpůrcem, že stanovená proměnlivá šířka koridoru 100 až 1 200 metrů přitom odpovídá míře obecnosti ZÚR a je kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek. Výsledný zásah do území však rozhodně nebude mít šířku nyní vymezeného koridoru.
117. O potřebnosti, vhodnosti i způsobu vymezení *koridoru ŽD1* rozhodla vláda schválením PÚR ve vazbě na usnesení vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017, jímž byl schválen *Program rozvoje RS*. K hledisku minimalizace zásahů soud dodává, že z variant vybraných Ministerstvem dopravy odpůrce zvolil to řešení, které bylo přijatelné pro všechny dotčené orgány. Zároveň stanovil takovou šířku koridoru, aby bylo možné v jeho rámci hledat takovou trasu, která bude co nejlépe vyhovovat místním poměrům. Soud proto neshledal, že by odpůrce porušil některý z požadavků plynoucích z judikatury, na kterou navrhovatelé odkazovali.
118. Následně se soud zaměřil na okruh námitek upozorňující na nedostatky vyhodnocení vlivů, stanoviska SEA a kompenzačních opatření.

119. Podle § 2 písm. b) zákona o posuzování vlivů platí, že *pro účely tohoto zákona se rozumí koncepcí strategie, politiky, plány nebo programy včetně těch, které jsou spolufinancované z prostředků fondů Evropské unie, zpracované nebo zadané orgánem veřejné správy a následně orgánem veřejné správy schvalované nebo ke schválení předkládané.*
120. Z § 10i odst. 1 téhož zákona plyne, že *při posuzování vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí se postupuje podle zvláštního právního předpisu. Ustanovení § 20, § 21 písm. i) a § 22a písm. c) tím nejsou dotčena. Ustanovení § 2, 3, 10a, 10b a 10h se použijí obdobně a s tím, že zjišťovací řízení a veřejné projednání se postupem podle tohoto zákona neprovádí. Ustanovení § 10g se použije přiměřeně.*
121. ZÚR a jejich aktualizace představují koncepci dle § 2 písm. b) zákona o posuzování vlivů. Správa železnic tedy správně upozornila na to, že v případě *napadené aktualizace* nejde o posuzování vlivů záměru (EIA), nýbrž o posuzování vlivů koncepce (SEA). Argumentace navrhovatelů judikaturou vztahující se k procesům EIA tak není přiléhavá.
122. V této souvislosti soud odkazuje na výše citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526. V něm 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 vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“* Soud se s tímto judikátem ztotožňuje a v poměrech nyní řešené věci konstatuje, že odpůrce postupoval v souladu s ním.
123. Soud rovněž považuje za podstatné připomenout, že podle § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.* Soud proto souhlasí s odpůrcem, že posouzení vlivů (včetně SEA) musí mírou své obecnosti odpovídat charakteru ZÚR a jejich měřítku (1:100 000). Odpůrce k tomu na straně 41 odůvodnění *napadené aktualizace* konstatoval, že *„naplnění této koncepce bude ve všech třech variantách spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. vyhodnocení SEA. (...) S ohledem na měřítko a míru podrobnosti zásad územního rozvoje jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru“.*
124. Odpůrce dále na straně 236 rozhodnutí o námitkách 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. Teprve až bude k dispozici projektová dokumentace pro řízení o záměru, bude možné se jednotlivými vlivy stavby zabývat konkrétněji a stanovovat odpovídající kompenzační opatření.

125. *Napadená aktualizace* vymezuje toliko koridor o proměnlivé šířce cca 100 až 1 200 metrů, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž šířka se bude pohybovat řádově v desítkách metrů. 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 (řízení o záměru), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci.
126. K námitce navrhovatelů, že koridor Praha – Drážďany má republikový (mezinárodní) význam a posuzování jeho vlivů nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů, soud podotýká, že předmětem soudního přezkumu v této věci je aktualizace krajské územně plánovací dokumentace. Tomu odpovídá i územní rozsah posouzení vlivů. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že součet dílčích posouzení SEA na úrovni Středočeského a Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy koridoru jako celku, neboť vždy je posouzena izolovaně jen určitá část koridoru v rámci kraje. Celkové posouzení však bylo provedeno v procesu pořizování 4. aktualizace PÚR. Jejím podkladem bylo *Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*, které řešilo i vlivy koridorů VRT. Další posouzení vlivů koridoru VRT obsahují odborné strategie a studie pořizené Ministerstvem dopravy a Správou železnic, na které poukázal odpůrce na straně 13 odůvodnění *napadené aktualizace*. Jedná se o *Porovnávací studii dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (2010), *Územně technickou studii „VRT Praha – Litoměřice“* (2014), *Územně technickou studii „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (2015), *Inženýrsko-environmentální analýzu nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015) a *Studii proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (2020), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020 a která již obsahovala později Správou železnic navržené varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý Vrch*. Odpůrce k tomu poznamenal, že „*tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny*“.
127. Nedošlo k porušení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů tím, že by byla posouzena jen část koncepce (nikoli záměru, jak uvádějí navrhovatelé), a nikoli koncepce jako celek. Pro účely tohoto řízení je třeba za koncepci považovat *napadenou aktualizaci*, nikoli celý koridor. Vlivy *napadené aktualizace* v procesu jejího pořizení vyhodnoceny byly, a to kompletně, aniž byla vynechána jakákoli část *koridoru ŽD1* na území Ústeckého kraje. Koridor byl navíc jako celek posouzen na úrovni PÚR při její 4. aktualizaci, a to v míře obecnosti odpovídající charakteru a měřítku PÚR. Další posouzení celého koridoru pak bylo součástí Studie proveditelnosti ze dne 10. 12. 2020, která se otázkou vlivů koridoru zabývala podrobněji. Ani PÚR, ani zmíněná studie však nejsou předmětem soudního přezkumu v této věci, proto soud nemůže uvedená posouzení vlivů hodnotit. Soudu přísluší přezkoumávat toliko vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území včetně posouzení SEA, z nichž odpůrce při pořizování *napadené aktualizace* vycházel.
128. Navrhovatelé dále namítali, že nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru podle *napadené aktualizace* se záměry dálnice D8. Odpůrce se problematikou kumulativních

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

a synergických vlivů zabýval na stranách 13 a násl. rozhodnutí o námitkách. Konstatoval, že „kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP), Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů. Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně ovlivněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato území – oblasti, pracovně nazvané K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnicko, byly zakresleny ve výkrese A.6 Výkres synergických a kumulativních vlivů. Do těchto oblastí zasahují všechny varianty koridoru ŽD1, které jsou předmětem 5aZÚR ÚK. V rámci kapitoly 6 byly vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koridoru VRT s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území. (...) Návrh kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je, jako součást podmínek pro uplatnění koncepce, uvedený v kapitole 8 (koncepční, prostorová a projektová kompenzační opatření). Díky souběžnému zpracovávání návrhu 5aZÚR ÚK projektantem a posuzovatelem SEA, byla kompenzační opatření promítnuta do výroku návrhu tak, že v kapitole 11 již bylo ke každému požadavku na kompenzační opatření provedeno i vyhodnocení, jak byl ve výroku 5aZÚR ÚK zohledněn“.

129. Po prostudování spisové dokumentace soud shledal, že kumulativní a synergické vlivy napadené aktualizace byly na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku ZÚR vyhodnoceny dostatečně. Ve stanovisku SEA je popsán celý průběh koridoru ŽD1 ve všech variantách včetně jeho souběhu s dálnicí D8 a se stávajícími železničními tratěmi. Pro účely tohoto soudního řízení jsou podstatné toliko vlivy vztahující se k variantě C – Pod Bulfem, která byla nakonec přijata.
130. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti jsou přehledně shrnuty v tabulkách na stranách 200 až 202 *Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území*. Zohledněny byly následující vlivy:
 - na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluk) – „kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích a železničních tratích v místě křížení nebo přiblížení – viz výše výčet v části A. Významná kumulace s provozem na vodní cestě Labe se nepředpokládá. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší“;
 - na ovzduší – „kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení – viz výše výčet v části A. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší“;
 - na ZPF a pozemky určené k plnění funkcí lesa – „kumulativní a synergické vlivy s rozvojovými osami a oblastmi a se silničními a železničními koridory uvedenými výše“;
 - na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, zvláště chráněná území a územní systémy ekologické stability – „mírně negativní kumulativní vlivy nastanou s rozvojovými osami a oblastmi a koridory dopravní a technické infrastruktury – viz výše výčet v části A. Projeví se kumulace vlivů na zvláště chráněné druhy a na přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

ochrany dotčených naturových lokalit. Kumulace vlivů spočívá v omezení potravních biotopů, odstranění ploch s výskytem zvláště chráněných druhů, narušení celistvosti naturových lokalit a ploch zvláště chráněných území a ve snížení biologické rozmanitosti vlivem všech těchto faktorů. Synergické vlivy nebyly shledány“;

- *na krajinu – „mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí, zejména s dálnicí D8, železniční sítí a dále se všemi výše uvedenými plochami a koridory (kromě koridoru V5 pro kanalizaci). Synergické vlivy nebyly shledány“.*

131. V tabulce na straně 216 je dále uveden návrh prostorových opatření: *„Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor, minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL, zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí, zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území, minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území, minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES, minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy, minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES, zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny, minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.“*
132. Tabulka na stranách 219 a 220 *Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území* uvádí mimo jiné následující návrhy projektových opatření:
 - *„Provést 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.*
 - *Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění.*
 - *Těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.*
 - *Umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou.*
 - *V prostoru mezi sídly Hrobce a Židovice prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu.*
 - *Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.*

- *Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.“*
133. Vycházejí z těchto zjištění soud konstatuje, že kumulativní a synergické vlivy plánované výstavby VRT a jejího souběhu s dálnicí D8 a stávajícími železničními tratěmi byly vyhodnoceny dostatečně i se zohledněním skutečných poměrů v dotčeném území. Jednotlivá zjištění se pak projevila v navržených opatřeních (monitoring, prostorová a projektová opatření), se kterými poté odpůrce v *napadené aktualizaci* pracoval. Některá z těchto opatření převzal, z jiných učinil úkoly pro navazující fáze (pro územní plány obcí či řízení o záměru). Podle názoru soudu tak nebylo porušeno navrhovateli zdůrazňované stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/7105835, o nutnosti zpracovat posouzení vlivů na životní prostředí pro všechny varianty VRT i s ohledem na širší vztahy a vazby a v případě potenciálních negativních kumulativních nebo synergických vlivů lze navrhnout kompenzační opatření a monitoring. Širší vztahy a vazby totiž byly zohledněny a k potenciálním kumulativním a synergickým vlivům byla navržena kompenzační opatření (na úrovni odpovídající charakteru a měřítku ZÚR) a monitoring.
134. Soud uvádí, že hluková zátěž i znečištění ovzduší závisí na konkrétním stavebně technickém řešení, které ve fázi pořizování aktualizace ZÚR, kdy ještě není zpracována konkrétní projektová dokumentace, nelze předjímat. Totéž platí pro kumulativní a synergické vlivy v oblasti hlukového zatížení i pro dopady v zastavěném území. V návaznosti na konkrétní stavebně technické provedení pak budou přijata i vhodná kompenzační opatření. Také ochrana staveb sloužících k bydlení bude součástí kompenzačních opatření, která v době vydání *napadené aktualizace* nebylo možné předjímat, neboť nebylo známo konkrétní umístění stavby VRT v koridoru a její stavebně technické řešení.
135. Podle názoru soudu byl při posuzování hlukové zátěže v SEA zohledněn i rozdíl mezi osobní a nákladní dopravou. Na straně 198 SEA se k vítězné variantě 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 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 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 popsáný 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 ZÚR.

136. K námitce navrhovatelů, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území rezignovalo na porovnání hodnocených variant z pohledu jejich dopadu na hlukovou situaci v jejich okolí (zjištěná rovnocennost variant je málo pravděpodobná), soud poznamenává, že vzájemné porovnání variant A, B a C z hlediska hluku není pro nyní řešenou věc podstatné. Ministerstvo obrany totiž označilo za přípustnou pouze variantu C, jediné ta mohla být přijata, a její detailnější srovnání s dalšími variantami by tak nic nepřineslo. Podstatné je proto pouze to, že varianta C byla v rámci vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území shledána přípustnou. Za dané situace nepovažoval soud za potřebné provádět dokazování Akustickým posudkem ze dne 8. 1. 2025 zpracovaným Ing. Josefem Drahotou, kterým měla být údajná rezignace na porovnání hodnocených variant prokázána. Ze stejných důvodů nepovažoval soud za potřebné ani provádět výslech Ing. Josefa Drahoty, kterého navrhovatelé nadto nesprávně označují jako znalce.
137. K navrhovateli až v podání ze dne 14. 10. 2025 citovanému bodu 127 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 9. 2025, č. j. 6 As 186/2023-104 (pozn. soudu: nikoli ze dne 24. 7. 2025, č. j. 6 As 186/2023-122, jak jej označili navrhovatelé), soud podotýká, že předmětem daného rozsudku Nejvyššího správního soudu bylo rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 15. 6. 2022, č. j. KUJCK 42152/2021, kterým bylo změněno rozhodnutí Úřadu městské části Praha 22 ze dne 30. 7. 2020, č. j. P22 7892/2020 OV 04, o umístění stavby nazvané „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1*“, a kterým bylo rovněž povoleno kácení dřevin a porostů. Je sice pravdou, že předmětem řízení byl i incidenční návrh na zrušení části aktualizace č. 1 ZÚR hlavního města Prahy, nicméně tento návrh byl krajským soudem zamítnut a též kasační stížnost proti předmětnému výroku krajského soudu byla Nejvyšším správním soudem zamítnuta.
138. Podstatné však je, že bod 127 zmíněného rozsudku se vůbec nedotýká ZÚR, ale podkladů, které byly předloženy v územním řízení (šlo o „aktualizované“ dopravněinženýrské podklady a na ně navazující odborné studie), v němž byla vyhotovena i EIA. K tomu je nutno opakovaně zdůraznit, že navrhovatelé musí rozlišovat mezi koncepcí, kterou ZÚR a jejich aktualizace představují, a řízením o umístění konkrétního záměru, v němž už se řeší podrobnosti tohoto záměru, včetně jeho podoby. Závěry obsažené v bodě 127 rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 186/2023-104 se týkají právě umístění konkrétního záměru a posuzování vlivů tohoto konkrétního záměru (EIA). Z uvedeného je zřejmé, že navrhovateli citovaný závěr Nejvyššího správního soudu nelze použít v tomto soudním řízení, neboť se nevztahuje k ZÚR a k SEA.
139. S ohledem na shora uvedené soud nepřisvědčil ani argumentaci navrhovatelů, že *napadená aktualizace* je v rozporu s požadavkem udržitelného rozvoje území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření směřující k nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí (znečištění ovzduší, hluková zátěž). Soud připomíná, že na straně 198 SEA je uvedeno, že „*vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření*“. Na straně 199 SEA se dále uvádí, že „*realizace VRT v*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

koridoru ŽD1 C bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční“. Jak již soud uvedl, konkrétní úroveň hlukové zátěže i znečištění ovzduší pro jednotlivé oblasti bude možné stanovit až na základě projektové dokumentace stavby VRT, tedy až bude známo její přesné umístění v rámci koridoru a její stavebně technické řešení. Do té doby nelze předjímat, zda dojde k nárůstu znečištění ovzduší a hlukové zátěže, nebo zda se v důsledku přesunu části dopravy ze silnic na železnici navrhovateli tvrzené nadlimitní zatížení životního prostředí sníží. Soud proto nesdílí názor navrhovatelů, že došlo k porušení § 12 a § 13 zákona o životním prostředí (přípustná míra znečišťování životního prostředí a povinnost zabránit jeho závažnému poškození) a § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování).

140. Navrhovatelé dále namítali nesprávné vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na krajinný ráz a významné krajinné prvky. Odpůrce k tomu na straně 126 rozhodnutí o námitkách uvedl, že „*vlivy, které budou seznatelné až ze stavebnětechnického řešení stavby a jejího konkrétního umístění v navrženém koridoru, nemohou být řešeny v rámci SEA, tedy vyhodnocení vlivů koncepce (5aZÚR ÚK). Zásahy do krajinného rázu a významných krajinných prvků mohou způsobit až konkrétní stavby, nikoli koridor pro jejich umístění. SEA vyhodnocuje předpokládané vlivy koncepce. Některé předpokládané vlivy lze kvantifikovat přesněji, jiné velmi obecně. Pokud intenzita vlivu závisí výlučně na technickém řešení, které není známo, může být předpoklad vlivů jen velmi obecný*“. S tímto hodnocením soud souhlasí a dodává, že v době pořizování *napadené aktualizace* nebylo ještě známo ani výškové uspořádání stavby; koridor ŽD1 je toliko pruh území a ZÚR jsou pouze dvourozměrným dokumentem.
141. Vlivem varianty C – *Pod Bulfem* na krajinu a krajinný ráz se SEA zabývala na stranách 189 a 190. Tam se zejména uvádí: „*Vymezením koridoru ŽD1 C dojde ke vzniku nové pohledové technicistní linie, viditelné převážně pouze z malé vzdálenosti od stavby v koridoru. Tento vliv je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako přímý, trvalý, mírně negativní, lokálně jako významně negativní přímý, krátkodobý a trvalý vliv na krajinný ráz. Lokální významně negativní ovlivnění potenciálně může být dáno případným umístěním rozsáhlých deponií vyrubaného materiálu (krátkodobý vliv), vedením trati v koridoru na estakádách, náspech, mostech a při zřizování protihlukových opatření (trvalý vliv). (...) Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i stávající a plánovaná vedení VVN, stávající železniční trati a silniční systém včetně dálnice D8. Z pohledu krajinného rázu lze za potenciálně kolizní části všech variant koridoru ŽD1 považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. Záměr je zde ve všech variantách veden relativně rovinnou krajinou bez významných pohledových horizontů. I v této části území se vizuální projev koridoru bude uplatňovat jen při pohledech z nejbližšího okolí záměru. (...) 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*“. Citované hodnocení považuje soud za odpovídající charakteru a měřítku ZÚR.
142. Soud v této souvislosti zároveň poukazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157. V něm Nejvyšší správní soud upozornil 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 řešenou věc, a dodává, že odpůrce postupoval v souladu s ním.

143. Soud uzavírá, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení SEA byla dostatečná a odpovídala požadavkům vyplývajícím z právní úpravy i judikatury Nejvyššího správního soudu. Odpůrce proto nepochybil, pokud při pořizování *napadené aktualizace* z uvedených vyhodnocení vycházel. Vlivy jednotlivých variant koridoru včetně vlivů kumulativních a synergických byly v procesu pořizování *napadené aktualizace* dostatečně posouzeny v míře podrobnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Podrobnější posouzení vlivů a stanovení konkrétních kompenzačních opatření bude možné až poté, kdy bude známo přesné umístění a technické řešení stavby, tj. až na úrovni územních plánů, případně až v řízení o záměru.
144. Dále soud poukazuje na to, že odpůrce k otázce proveditelnosti na stranách 234 rozhodnutí o námitkách konstatoval: „*U záměrů povinně převzatých z PÚR je hlavním účelem procesu pořizování (aktualizace) ZÚR (aZÚR) prověření jednotlivých variant, a to zejména z hlediska udržitelného rozvoje území (včetně posouzení vlivů na životní prostředí – SEA a vlivů na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti – Natura 2000). Pokud by po prověření v aZÚR nebyla realizovatelná ani jedna varianta, musela by být PÚR aktualizována (v obecné rovině). Stejný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže.*“ Na straně 234 rozhodnutí o námitkách pak odpůrce podotkl, že „*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*“ (důraz doplněn soudem). Sám odpůrce tedy připustil, že se v budoucnu může objevit důvod, pro který stavbu trati nebude možné v koridoru ŽD1 provést. Vyloučil však, že by neproveditelnost záměru výstavby VRT byla prokázána v průběhu pořizování *napadené aktualizace*. S tímto závěrem soud souhlasí.
145. Z předložené spisové dokumentace vyplývá, že odpůrce měl k dispozici vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a všechna zákonem předepsaná vyjádření a stanoviska dotčených orgánů. Tyto podklady byly zpracovány pro účely *napadené aktualizace*, tedy hodnotí jednotlivé relevantní skutečnosti na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Žádný z uvedených podkladů přitom proveditelnost záměru výstavby VRT nevylučuje.
146. Soud konstatuje, že při pořizování *napadené aktualizace* nedošlo k porušení žádné ze zásad správního řízení ani k porušení § 18 a § 19 stavebního zákona. Soud proto návrh vyhodnotil

v mezích uplatněných návrhových bodů jako nedůvodný a podle § 101d odst. 2 s. ř. s. jej zamítl.

147. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatelé neměli ve věci úspěch a procesně úspěšnému odpůrci žádné náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, ani jejich náhradu nepožadoval, soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.
148. Osoby zúčastněné na řízení rovněž 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 tomto řízení soud osobám zúčastněným na řízení žádné povinnosti neuložil.

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.

Ústí nad Labem 22. října 2025

JUDr. Petr Černý, Ph.D. v. r.
předseda senátu