



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Kryštofa Horna, soudkyně Martiny Kotouček Mikoláškové a soudce Jana Peroutky ve věci

navrhovatelů: **a) Městys Kounice**

sídlem Kounice 127, 289 15 Kounice

b) Obec Nepoměřice

sídlem Nepoměřice 48, 285 11 Nepoměřice

c) Obec Opatovice I

sídlem Opatovice I 35, 286 01 Čáslav

d) Obec Paběnice

sídlem Paběnice 16, 285 43 Paběnice

e) Obec Úmonín

sídlem Úmonín 31, 285 46 Úmonín

f) Obec Vidice

sídlem Vidice 6, 284 01 Vidice

g) Obec Košice

sídlem Košice 46, 285 04 Uhlířské Janovice

všichni zastoupeni advokátem Mgr. Luděkem Šikolou

sídlem Ovocný Trh 1096/8, 110 00 Praha

proti

odpůrci: **Středočeský kraj**

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha

zastoupený advokátem doc. JUDr. Janem Brodcem, LL.M., Ph.D.

sídlem Rubešova 162/8, 120 00 Praha

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, vydané usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje ze dne 9. 9. 2024, č. 040-36/2024/ZK,

takto:

I. Návrh navrhovatele a) se zamítá.

II. Opatření obecné povahy – Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, vydané usnesením zastupitelstva Středočeského kraje ze dne 9. 9. 2024, č. 040-36/2024/ZK, se ruší dnem právní moci tohoto rozsudku v rozsahu vymezeném územím povodí nádrže Vrchlice, které tvoří katastrální území Předbořice, Opatovice I, Dobřeň u Kutné Hory, Suchdol u Kutné Hory, Malešov, Polánka u Malešova, Týniště u Malešova, Bylany u Kutné Hory, Mezholezy u Kutné Hory, Chlístovice, Chroustkov, Zdeslavice u Chlístovic, Košice u Nepoměřic, Nepoměřice, Onomyšl, Rozkoš u Onomyšle, Bahno, Černíny, Hetlín, Štipoklasy u Černín, Zdeslavice u Černín, Bludov v Čechách, Červené Janovice, Vilémovice u Červených Janovic, Zhoř u Červených Janovic, Kralice, Vernýřov, Vsesoky, Žandov, Bykán, Korotice, Roztěž, Tuchotice, Vidice u Kutné Hory, Rápošov, Zbraslavice, Miletice u Nepoměřic, Kamenná Lhota u Čestína, Březová u Úmonína, Lomec u Úmonína a Úmonín.

III. Návrh navrhovatelů b) až g) se ve zbytku zamítá.

IV. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Soud se v projednávané věci zabýval bezmála 400stránkovým návrhem na zrušení aktualizace zásad územního rozvoje, která vymezila koridory pro vysokorychlostní železniční trať. Soud vyhodnotil jako důvodný návrhový bod týkající se nedostatečného vyhodnocení vlivu na nádrž Vrchlice, neboť vyhodnocení tohoto vlivu nebylo podloženo žádným odborným podkladem, ačkoli i dotčený orgán (Ministerstvo zemědělství) a jiné odborné subjekty [např. Povodí Labe, státní podnik (dále jen „Povodí Labe“)] poukazovaly na odbornou nedostatečnost podkladů odpůrce. Dále soud shledal důvodným návrhový bod navrhovatele g), který odpůrci vytýkal nepřezkoumatelnost rozhodnutí o jeho námitce, že z návrhu napadeného OOP nebylo možné zjistit, zda je v mezích koridoru i jím preferovaná varianta a odpůrce na tuto námitku věcně nijak nezareagoval, čímž mu znemožnil uplatnit argumentaci ve prospěch konkrétní varianty koridoru. Ostatní návrhové body, přestože jsou všechny strukturovány obdobně, soud důvodné neshledal. Soud poukazuje na to, že zejména v případě posouzení dopadů koridoru VRT na nádrž Vrchlice je skutkový stav oproti jiným návrhovým okruhům odlišný, neboť jsou námitky navrhovatelů ve správním spise podpořeny i konkrétními odbornými stanovisky (Ministerstva zemědělství či Povodí Labe) a nejsou tak založeny na zpravidla zcela obecných konstatováních. Ve zbývajícím posouzení návrhu tak soud dospěl k závěru, že vymezení koridorů, vyhodnocení vlivů a odůvodnění

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

jejich přijetí odpovídá povaze aktualizace zásad územního rozvoje. Ostatní námitky a požadavky navrhovatelů zjednodušeně řečeno svojí podrobností přesahují měřítko zásad územního rozvoje. Odpůrce nepochybil, pokud v ostatních částech předmět jejich řešení slovy navrhovatelů „odsunul“ do navazujících povolovacích procesů, neboť tomu odpovídá povaha vymezených koridorů.

Pro snazší orientaci soud přikládá strukturu následujícího textu:

I. Vymezení věci	4
II. Návrh	4
III. Vyjádření odpůrce	6
IV. Další podání účastníků	6
V. Jednání před soudem	7
VI. Posouzení věci soudem	12
1. <i>Povaha aktualizace zásad územního rozvoje a obecná východiska soudního přezkumu</i>	13
2. <i>Formálně-procesní námitky navrhovatelů</i>	14
2.1. <i>Koridory VRT nemusely být předně vymezeny v územním rozvojovém plánu</i>	14
2.2. <i>Povinností odpůrce nebylo pořídit územní studii</i>	16
2.3. <i>Soud neshledal ve výběru variant vedení koridorů rozpor s PÚR</i>	17
2.4. <i>Předmětem AZÚR nemusely být varianty řešení</i>	20
2.5. <i>Nebylo nutné provést opakované veřejné projednání</i>	23
2.6. <i>K namítaným vadám Studie proveditelnosti</i>	24
2.7. <i>Ostatní námitky</i>	27
3. <i>Posouzení vlivu koridorů na životní prostředí z obecného hlediska</i>	29
3.1. <i>Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</i>	29
3.2. <i>Neaktuální skutkový stav – terminál Bečváry-Kořenice</i>	36
3.3. <i>Kompenzační opatření a pravidla pro sledování odpovídají povaze zásad územního rozvoje</i>	38
3.4. <i>VVURÚ a stanovisko SEA jsou dostatečně zpracovaná</i>	40
3.5. <i>Stanoviska dotčených orgánů byla vypořádána dostatečně</i>	46
3.5.1. <i>Stanoviska MŽP</i>	46
3.5.2. <i>Stanoviska KHS</i>	47
3.5.3. <i>Stanovisko AOPK</i>	48
3.5.4. <i>Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí</i>	48
3.5.5. <i>Stanovisko MPO</i>	49
4. <i>Vyhodnocení dopadů koridorů VRT na jednotlivé složky životního prostředí</i>	50
4.1. <i>Zatížení hlukem</i>	50
4.1.1. <i>Společné námitky navrhovatelů k ochraně před hlukem</i>	50
4.1.2. <i>K argumentaci jednotlivých navrhovatelů k zatížení hlukem</i>	58
4.2. <i>Ochrana před vibracemi</i>	61
4.3. <i>Dopady na ZPF</i>	63

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

4.4. Vliv na krajinu a krajinný ráz; fragmentace a nepropustnost krajiny	68
4.5. Vyhodnocení vlivů na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy	73
4.5.1. Ke společné argumentaci navrhovatelů	73
4.5.2. Památné stromy	75
4.5.3. Lokální biokoridory a biocentra; mokřady	76
4.6. Vyhodnocení dopadů na PUPFL a lesy	77
4.6.1. Společné námitky navrhovatelů	78
4.6.2. Střet s lesy na území navrhovatelů d) a e)	83
4.7. Vyhodnocení vlivů na podzemní a povrchové vody, vodní toky a zranitelné oblasti	84
4.7.1. Námitky nedostatečného a nepodloženého vyhodnocení vlivu VRT na nádrž Vrchlice ...	84
4.7.2. Společné další námitky navrhovatelů týkající se ochrany vod	90
4.7.3. K námitkám jednotlivých navrhovatelů	90
4.8. Vyhodnocení dopadů na kulturní a historické hodnoty, archeologická naleziště, regiony lidové architektury	93
4.9. Vlivy na hmotný majetek, plochy pro bydlení, zastavěné oblasti, infrastrukturu a obecní cesty	96
4.9.1. Společné námitky týkající se vlivu na hmotný majetek	96
4.9.2. Střet s plochami pro bydlení a s lokálními sídly	99
4.9.3. Střet s plynovody, elektrickým vedením a jinou infrastrukturou	104
5. Koridory VRT ob stojí z hlediska testu proporcionality	105
VII. Závěr a náklady řízení	110
VIII. Správa železnic uplatnila práva osoby zúčastněné na řízení opožděně	110

I. Vymezení věci

- Navrhovatelé se společným návrhem podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále „s. ř. s.“) domáhali zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, vydané usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje z 9. 9. 2024, č. 040-36/2024/ZK (dále „napadené OOP“ nebo „AZÚR“; v dokumentaci odpůrce také „9. AZÚR SK“). Současně navrhli, aby soud odpůrci uložil bezodkladně upravit úplné znění Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále „ZÚR“ nebo „ZÚR SK“) podle tohoto rozsudku.
- Napadeným OOP odpůrce zjednodušeně řečeno v ZÚR vymezil jako veřejně prospěšné stavby koridor D216 pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha – Brno v úseku Poříčany – hranice Středočeského kraje a koridor D217 pro vysokorychlostní železniční trať Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław v úseku VRT (spojka) – Nymburk. Zároveň ze ZÚR vypustil územní rezervu koridoru pro VRT Praha – Brno v úseku Poříčany – hranice Středočeského kraje.

II. Návrh

- Návrh je velmi obsáhlý. Čítá bezmála 400 stran textu (1 609 číslovaných odstavců). Zástupci navrhovatelů přitom i Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) v jiných věcech opakovaně

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

vytkl přístup k formulaci návrhů/kasačních stížností a dokonce si do budoucna vyhradil možnost autory podobných kasačních stížností vyzvat, aby „*kasační stížnost zkrátili a odstranili nadbytečnosti a opakování, a to vše proto, aby kasační stížnost nabyla podoby, jaká se od kvalifikovaného advokátního zastoupení dá v normálním případě očekávat*“ (srov. např. rozsudek ze dne 15. 3. 2023, č. j. 10 As 92/2022-86). Řada tvrzení a námitek je navíc velmi obecná. Současně se celým textem prolíná a bezúčelně opakuje. Při řádné redakci mohly být podstatné argumenty navrhovatelů shrnuty na významně menším prostoru. Návrh je sice strukturován a členěn na části, avšak tato „struktura“ je jen zdánlivá a orientaci v návrhu příliš nepomáhá. Je to dáno především repetitivním stylem a prolínáním jednotlivých (většinou obecných) argumentů napříč návrhem. Zjednodušeně řečeno, zvítězila kvantita nad kvalitou.

5. Zvolený styl obhajoby práv navrhovatelů vede ve svém důsledku k rozmělnění argumentace a zastření podstatných problémů. Používá-li zástupce navrhovatelů pro všechny tematicky srovnatelné části prakticky totožné formulace, pouze stěží tím může upozornit na případný relevantní a skutečný zásah do veřejných subjektivních práv navrhovatelů. Samoučelným opakováním různých argumentů v téměř nahodilých souvislostech se z použitých vět stávají floskule, čímž sám zástupce značně ztěžuje možnost soudu rozpoznat skutečný a vážný zásah do práv navrhovatelů. Soud musel v důsledku zvolené strategie zástupce navrhovatelů neustále vyvažovat, aby nepřekročil hranici nestranného rozhodce sporu a nedomýšlel za navrhovatele argumentaci tam, kde žádnou příležitostí a individualizovanou argumentaci nevznikli. Takovým postupem by totiž porušil zásadu nestrannosti, již se podrobněji věnoval NSS v rozsudku ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, č. 2162/2011 Sb. NSS. Soud se snažil s maximálním úsilím nahlížet na předestřenou argumentaci jako na individuální, byť je v mnoha částech zřejmé, že se jedná pouze o opakování (obecných) závěrů soudů vyslovených v souvislosti s územním plánováním. Zástupce navrhovatelů postupoval tak, že závěry soudů o jakémkoli pochybení vztahujícím se k územnímu plánování *vztáhl* na napadené OOP, aniž by to bylo v mnoha případech jakkoli příslušné, nebo aniž by doplnil konkrétní skutkové okolnosti.
6. Soud proto na tomto místě uvádí pouze hlavní argumentační okruhy (jen obsah návrhu totiž čítá 4 strany), které z návrhu plynou (některé v sobě zahrnují vícero dílčích námitek):
 - Absence územního rozvojového plánu
 - Nepořízení územní studie
 - Nerespektování Politiky územního rozvoje (dále „PÚR“)
 - Předmětem pořízení AZÚR nebyly varianty řešení
 - Neprovedení opakovaného veřejného projednání
 - Nedostatky odůvodnění a podkladů AZÚR
 - Vady *Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020* (dále též „Studie proveditelnosti“ nebo „Studie“)
 - Nemožnost nahradit odůvodnění AZÚR a zákonné podklady Studií proveditelnosti
 - Nezohlednění a řádné nevypořádání stanovisek dotčených orgánů
 - Zavádějící zařazení VRT do sítě TEN-T
 - Neprojednání nového terminálu Bečváry – Kořenice

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

- Nedostatečné vyhodnocení vlivů na životní prostředí
 - Absence posouzení dopadů VRT na celou republiku; absence řešení v nadmístních souvislostech
 - Nesouhlas s vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) a hodnocením SEA
 - Nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů
 - Nedostatečně řešené vlivy hluku a vibrací; absence hodnocení dopadu na zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“), pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), vodní toky, plochy a podzemní vody, hmotný majetek, krajinný ráz, fragmentaci a prostupnost krajiny
 - Nedostatečná identifikace, vyhodnocení, zdůvodnění a kompenzace střetů na území jednotlivých navrhovatelů
 - Nezohlednění Společného stanoviska členských organizací Zeleného kruhu (asociace ekologických organizací) k přípravě a výstavbě VRT ze dne 7. 2. 2024 (dále „stanovisko Zeleného kruhu“)
 - Absence kompenzací, ochranných opatření a ochrany území obcí
 - Neoprávněný odsun řešení do navazujících povolovacích procesů
 - Koridory VRT nejsou proporcionální
 - Neprovedení testu proporcionality; nezdůvodnění převahy zájmu na realizaci VRT
 - Vadný způsob vypořádání námitek navrhovatelů
7. Nicméně výše uvedeným členěním se soud při posouzení věci nakonec striktně neřídil. Z obsahu návrhu je totiž zjevné, že stěžejními námitkami navrhovatelů jsou nemožnost jejich participace na výběru trasy koridorů VRT, nesouhlas s vybranou variantou a zejména nedostatečné vyhodnocení vlivů VRT na životní prostředí a s tím spojená námitka odsunu řešení dopadů do navazujících procesů. Tyto se prolínají celým návrhem a objevují se téměř v každém dílčím argumentačním okruhu. Proto soud tyto okruhy v závislosti na jejich podrobnosti vypořádá přednostně a nejpodrobněji. Ostatní námitky pak i s ohledem na míru obecnosti argumentace navrhovatelů soud vypořádá též pouze obecně.

III. Vyjádření odpůrce

8. Odpůrce s návrhem nesouhlasil a navrhl jeho zamítnutí. Námitky, které navrhovatelé uplatnili v průběhu pořizování AZÚR, vypořádal podle svého přesvědčení řádně a dostatečně. K některým nemohl přihlédnout pro jejich opožděnost. Při pořizování AZÚR nepostupoval v rozporu s PÚR. Nemusel pořídit územní studii. Neměl povinnost zpracovat varianty řešení, neboť je prověřila Studie proveditelnosti, která je podkladem AZÚR. Vlivy na životní prostředí vyhodnotil dostatečně s ohledem na povahu koridorů a zásad územního rozvoje.

IV. Další podání účastníků

9. Navrhovatelé v replice ze dne 20. 11. 2025 předně odkázali na svůj návrh, následně rozvinuli návrhové body týkající se včasnosti některých uplatněných námitek, (ne)zohlednění havárie plynovodu v Paběnicích, povinnosti variantního zpracování VRT, použitelnosti podkladů pro zpracování návrhu AZÚR, nedostatečného zpracování VVURÚ a SEA, dotčení nádrže Vrchlice, nevypořádání stanovisek dotčených orgánů. Navrhovatelé poukázali na to, že odpůrce ve svém vyjádření odkazoval na nesprávné znění PÚR, což je podle navrhovatelů Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

zásadní, neboť v jím použité variantě PÚR argumentuje zněním odst. 83d.

10. Podáním ze dne 12. 12. 2025 navrhovatelé doplnili návrh v bodech A.3, A.5, A.29 a E.5 o skutečnosti a návrhy důkazů, které nemohli uplatnit dříve. Doplněná argumentace se týkala vývoje vyšetřování havárie plynovodu. Navrhovatelé předložili soudu rozhodnutí Energetického regulačního úřadu ze dne 13. 10. 2025, č. j. 06164-14/2025-ERU, kterým chtěli prokázat skutečnost, že společnost SUDOP PRAHA a.s. byla shledána vinnou z přestupku při provádění přípravných prací pro stavbu „RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou“ podle zadání Správy železnic. Navrhovatelé poukazovali na to, že se chybně spoléhala na podklady Správy železnic. Navrhovatelé mají za to, že lze důvodně pochybovat o věcné správnosti a aktuálnosti všech podkladů AZÚR.
11. Odpůrce v duplice k replice navrhovatelů ze dne 15. 12. 2025 zdůraznil zásadu zdrženlivosti při soudním přezkumu opatření obecné povahy. Dále uvedl, že navrhovatelé přehlíží víceúrovňový systém územního plánování a přenáší požadavky typické pro územní řízení či dokumentaci EIA na úroveň ZÚR. Odpůrce setrval na názoru, že je napadené AZÚR dostatečně odůvodněna a že není v rozporu s nadřazenou dokumentací PÚR. Odpůrce také uvedl, že odhad záboru ZPF a PUPFL nebyl proveden nahodile, ale vycházel z kvalifikovaného odborného odhadu zpracovaného v rámci odůvodnění aktualizace, zejména na základě Studie proveditelnosti.
12. V podání ze dne 9. 2. 2026 argumentovali navrhovatelé s odpůrcem zejména ve vztahu k obecným otázkám – principům soudního přezkumu opatření obecné povahy. Dále opakovaně kritizovali postup odpůrce, že řešení nastolených problémů nezákonně přesunul do navazujících řízení, čímž zasahuje do práv obcí na samosprávu. Navrhovatelé mají za to, že se VRT materiálně obhájí obtížně, proto vypořádal odpůrce jejich námitky toliko procesně – odkazem na navazující řízení. Navrhovatelé také poukázali na to, že odpůrce nezákonně vynechává územní rozvojový plán. Odpůrci také vytkli, že selektivně reagoval na námitky týkající se (ne)vypořádání některých stanovisek dotčených orgánů. Nakonec požadovali, aby soud provedl dokazování odst. 80 rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 4. 12. 2025, č. j. 51 A 69/2025-75, ve kterém se měl vyjadřovat k zjištěnému záboru ZPF v souvislosti s VRT.
13. Podáním ze dne 10. 2. 2026 pak doplnili své předchozí podání o podrobnější argumentaci týkající se nesprávného odhadu odpůrce ohledně záboru ZPF a navrhli k důkazu část dokumentace EIA zveřejněnou v rámci oznámení MŽP ze dne 3. 9. 2025 o zahájení zjišťovacího řízení k záměru „RS 1 VRT Praha – Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou“. Podle navrhovatelů tím mělo být prokázáno, že reálně dojde při realizaci VRT ke 4,5násobně vyššímu záboru půdy, než s čím počítala AZÚR.

V. Jednání před soudem

14. Při jednání konaném dne 12. 2. 2026 setrvali účastníci na svých procesních návrzích. Zástupce navrhovatelů zejména zdůraznil, že jsou navrhovatelé samosprávné obce a nebylo jim věnováno dostatek pozornosti, přitom se snažily ve svých námitkách upozornit na vše, co podle jejich názoru mělo být v AZÚR zpracováno. Podrobněji pak upozornil na podhodnocení záboru ZPF, absenci variantního řešení, územní studie i územního rozvojového plánu. Podle zástupce navrhovatelů není možné do ZÚR jen vyznačit koridor VRT, aniž by byl zapracován do širšího kontextu. Nakonec znovu zdůraznil, že byly nedostatečně vypořádány i veškeré podrobné námitky navrhovatelů.
- Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

15. Zástupkyně odpůrce odkázala na písemné vyhotovení veškerých podání, zdůraznila, že odpůrce považuje AZÚR za přezkoumatelné a dostatečně odůvodněné. Nakonec odkázala na závěry zdejšího soud uvedené v rozsudku ze dne 4. 12. 2025, č. j. 51 A 69/2025-75, kterým zamítl návrh na zrušení AZÚR.
16. Během jednání vyzval soud zástupce navrhovatelů, aby vysvětlil, jakým způsobem je navrhovatel a) dotčen nedostatečným vypořádáním návrhového bodu spojeného s nádrží Vrchlice. Soud poukázal na to, že je ze správního spisu patrné, že jsou nádrží Vrchlice zásobovány obce v celém Kutnohorsku, dále části Čáslavska a Kolínska, ovšem navrhovatel a) spadá do okresu Nymburk, který není s nádrží Vrchlice funkčně spojen a dotčení ohrožení zdroje pitné vody proto pro něj není příléhavé. Navrhovatel a) přitom v návrhu žádné jiné konkrétní tvrzení neuvedl. Zástupce navrhovatele a) uvedl, že navrhovatel a) s tímto návrhovým bodem tedy žádné tvrzení o dotčení na svých právech nespojuje.
17. Soud také ještě zástupce navrhovatelů vyzval, aby upřesnil návrhový bod uvedený v odstavci 1458, ve kterém navrhovatel f) tvrdil, že v okolí potoka Švadlenka přímo na trase VRT a v její těsné blízkosti se nacházejí četné studánky a malá umělá vodní nádrž ve vlastnictví obce (p. č. 514/1 v k. ú. Vidice u Kutné Hory), které by byly realizací VRT zlikvidovány, což nebylo v AZÚR zohledněno. Soud upozornil zástupce navrhovatelů na to, že p. č. 514/1 v k. ú. Vidice u Kutné Hory neexistuje, a ani po promítnutí katastrálního území obce Vidice nebyla soudu patrná žádná vodní plocha, o které by se mohl domnívat, že ji měl navrhovatel f) na mysli. Soud promítl při jednání náhled na webový portál mapy.com a vyzval zástupce navrhovatelů, aby označil, kde se má tvrzená vodní nádrž nacházet. Zástupce navrhovatelů uvedl, že jde pravděpodobně o nádrž, na kterou navazuje potok Švadlenka. Soud zaznamenal, že jde o p. č. 1332 v k. ú. Vidice u Kutné Hory a k důkazu sdělil obsah výpisu z katastru nemovitostí k p. č. 1332 v k. ú. Vidice u Kutné Hory (č. l. 51 samostatné složky v soudním spise pro dokazování).
18. Soud provedl při jednání dokazování vybranými částmi Studie proveditelnosti (celá Studie proveditelnosti je založena na CD v soudním spise):
- *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*; soud blíže odkázal na str. 28, 33, 34, 43-50,
 - *A.2.1. Návrhová část – obecně*; soud blíže odkázal na str. 24, 71, 79 ,
 - *A.2.6.1 Posouzení vlivů na složky životního prostředí*; soud blíže odkázal na str. 28-31, 102-108,
 - *A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 (Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019*; soud blíže odkázal na str. 72, 119-120 ,
 - *Oznámení koncepce dle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb.*; soud odkázal na obecný celkový obsah informací dokumentu,
 - *výkres B.1.1 Přehledné situace projektových variant I. etapy*,
 - *výkres B.4.1.9 Situace projektových variant II. etapy*
19. Dále provedl soud dokazování následujícími listinami:
- *Schvalovací/posuzovací protokol Správy železniční dopravní cesty č. j. 151879/2021-SŽ-GR-O21*, soud blíže odkázal na str. 2, (č. l. 1-15 samostatné složky v soudním spise pro dokazování),
 - *Zápis z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022*; soud blíže odkázal na str. 8 a 10, (jedná se o důkazní návrh

navrhovatelů – příloha č. 27 návrhu, založeno na č. l. 16-32 samostatné složky v soudním spise pro dokazování),

- *Metodickým doporučením pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí*; soud blíže odkázal na str. 34 a přílohu č. 4 část 4.9 *Téma I. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky* (jedná se o důkazní návrh navrhovatelů – příloha č. 33 návrhu, založeno na č. l. 33-34 samostatné složky pro dokazování),
- zobrazením veškerých *katastrálních území tvořících povodí vodárenské nádrže Vrchlice* (jedná se o dokument vyhotovený Povodím Labe k výzvě soudu; č. l. 317 soudního spisu),
- tabulku obsahující *soupis území (katastrální území všech obcí), která tvoří povodí nádrže Vrchlice*, (jedná se o dokument vyhotovený Povodím Labe k výzvě soudu; č. l. 318 soudního spisu),
- zachycující porovnání alternativní trasy VRT obce Košice, (jedná se o dokument vyhotovený odpůrcem k výzvě soudu; č. l. 297 soudního spisu),
- porovnání varianty VRT a odpovědi odpůrce (dokument vyhotovený soudem; č. l. 47 samostatné složky pro dokazování).
- dokumentace *EIA zveřejněna v rámci oznámení MŽP ze dne 3. 9. 2025*, konkrétně str. 360, 749 a 764 (jedná se o důkazní návrh navrhovatelů přiložený k doplnění dupliky; č. l. 330-332 soudního spisu)

20. Soud prováděl dokazování i částí PÚR (PÚR dokumentace je uložena v soudním spise na samostatném CD), konkrétně následujícími částmi:

- *Politika územního rozvoje České republiky (úplné znění závazné od 1. 3. 2024)* (soud přečetl celý čl. 83d, vytištěn a založen na č. l. 49 samostatné složky pro dokazování)
- *Příloha A k Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území* (soud poukázal podrobněji na str. 126 až 195, příslušné strany soud netiskl, jsou dostupné z CD)

21. Soud dokazoval i snímky obrazovky z portálu mapy.com, na kterých zobrazoval následující obce, potok a rybník:

- *Miletice* (č. l. 35 samostatné složky pro dokazování)
- *Nepoměřice* (č. l. 36 samostatné složky pro dokazování)
- *Bedřichov* (č. l. 37 samostatné složky pro dokazování)
- *Lány jako součást Červených Janovic* (č. l. 42 samostatné složky pro dokazování)
- *Milotický potok* (č. l. 44 samostatné složky pro dokazování)
- *Rybník Podskalák* (č. l. 45 samostatné složky pro dokazování)

22. Dále provedl soud k důkazu i výpisy z katastru nemovitostí:

- k pozemku p. č. st. 86 v k. ú Korotice, na němž se nachází nemovitost č. p. 27 (č. l. 38 samostatné složky pro dokazování)
- k pozemku p. č. st. 87 v k. ú Korotice (č. l. 39 samostatné složky pro dokazování)
- k o pozemku p. č. st. 93 v k. ú Korotice (č. l. 40 samostatné složky pro dokazování)
- k pozemku p. č. st. 94 v k. ú Korotice (č. l. 41 samostatné složky pro dokazování)
- k pozemku p. č. 1332 v k. ú. Vidice (č. l. 51 samostatné složky pro dokazování)

23. Jako důkaz provedl soud i snímky obrazovky z následujících webových stránek:

- obce Vidice <https://www.obecvidice.cz/> (pořízen dne 7. 2. 2026, založen na č. l. 43 samostatné složky pro dokazování),
 - https://stredocesky.dppcr.cz/web_2112/index.html?d_mapy.htm zachycující povodňový plán ORP Kutná Hora (pořízen dne 7. 2. 2026, založen na č. l. 46 samostatné složky pro dokazování)
 - <https://sgi-nablizenidokn.cuzk.gov.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarWindowName=Marushka&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=774278&MarQParamCount=1>, zobrazení katastru nemovitostí zachycující katastrální území Úmonín (pořízen dne 27. 1. 2026, založen na č. l. 48 samostatné složky pro dokazování),
 - https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP534?lang=cs, Informační systém EIA, informace o záměru RS 1 VRT Praha-Běchovice-Poříčany-Světlá nad Sázavou (pořízen 11. 2. 2026, založen na č. l. 50 samostatné složky pro dokazování)
24. Soud provedl dokazování i prokliknutím webových stránek odpůrce: <https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/9.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje>, které v návrhu (4. poznámka pod čarou spojená s odst. 943 návrhu) uvedli navrhovatelé k tvrzení, že dokumentace AZÚR není dostupná. Současně provedl dokazování i náhledem na webové stránky odpůrce <https://stredoceskykraj.cz/web/urad/> a proklikáním následujících dlaždic: Hlavní témata -> Územní plánování a povolování staveb -> na úrovni kraje -> následuje *rozcestník* na úplné znění nebo dílčí aktualizace ZÚR a poté následuje obsah s konkrétní dokumentací.
25. Soud neprováděl dokazování listinami navrženými navrhovateli označenými v návrhu jako **přílohy č. 01-19, 23, 30, 43-46**, neboť jsou součástí správního spisu a správním spisem soud dokazování neprovádí.
26. Dále soud neprováděl dokazování listinami označenými v návrhu jako **přílohy č. 20, 21, 22, 25, 26, 31, 32a, 32b, 35-38**, a listinami označenými v doplnění návrhu a repliky ze dne 12. 12. 2025 jako **přílohy č. 01 a 02**, neboť převážně obsahují skutková tvrzení, která není třeba prokazovat, neboť nejsou pro posouzení věci podstatná.
27. Soud neprováděl dokazování ani listinami, které navrhovatelé v návrhu označili jako **přílohy č. 28, 29, 34, 36, 37, 38**, neboť s nimi navrhovatelé nespojovali konkrétní skutková tvrzení relevantní pro věc.
28. Soud neprováděl dokazování ani listinami označenými navrhovateli jako **příloha č. 39-42**, neboť nijak nesouvisí s předmětem řízení.
29. Navrhovatelé předkládali i kompletní **dokumentaci PÚR ve více variantách účinnosti**. Soud vyhodnotil jako potřebné pouze některé části, které k důkazu provedl (srov. výše). Zbývající části nejsou pro posouzení věci jakkoli relevantní (navrhovatelé jiné konkrétní části, kterými by se měl soud zabývat, neoznačili).
30. Podrobněji k jednotlivým důkazním návrhům soud uvádí, že s **přílohou č. 20 Přípis Kraje Vysočina ze dne 14. 2. 2022, č. j. KUJI 13210/2022, OÚP 63/2022-2**, navrhovatelé spojují tvrzení, která jsou mimoběžná s podstatou řízení. Odkazují na skutečnosti, které nejsou způsobilé vypovídat o aktuálnosti Studie proveditelnosti (tvrzení, že Studie proveditelnosti není územní studie, není třeba prokazovat, též není třeba prokazovat, zda byla Studie proveditelnosti uveřejněna). Tvrzení navrhovatelů tvoří spíše vlastní hodnocení zákonnosti

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Studie proveditelnosti, nikoli skutková tvrzení. Pro posouzení věci také není podstatné prokazovat, zda byla varianta trasy koordinována s Krajem Vysočina. Návrh nepodává Kraj Vysočina, jehož by se nekoordinace mohla dotýkat a navrhovatelé netvrdí, jaký vliv by případná nekoordinace měla do jejich veřejných subjektivních práv. Tento důkazní návrh označili v bodech 116, 137, 208, 151 a 578 návrhu.

31. **Přílohou č. 21** *Přípis Správy železnic ze dne 10. 1. 2023, zn. 1571/2022-SŽ-GŘ-O25*, chtěli navrhovatelé prokázat, jak Správa železnic hodnotila podklad Studie proveditelnosti, resp. že se vyjádřila, že se nejedná o zákonem předpokládaný podklad. Pro věc není relevantní, jak Správa železnic tento podklad hodnotila. Dále s tímto důkazem spojovali tvrzení o neplnění informační povinnosti Správou železnic ve vztahu k navrhovatelům, což není relevantní pro věc. Předmětem přezkumu není poskytování informací (rozhodnutí o neposkytnutí informace). Opakovaně byl tento důkazní návrh spojován s tvrzením, že Správa železnic potvrdila, že po 24. 1. 2022 nebyla Studie proveditelnosti aktualizována, což nepovažuje soud za podstatné dokazovat. Samo o sobě to nesvědčí o případné neaktuálnosti Studie proveditelnosti (srov. odůvodnění rozsudku níže). Tento důkazní návrh označili v bodech 117, 137, 138, 208, 223, 241.
32. S **přílohou č. 22** – *Přípis Správy železnic ze dne 25. 1. 2022, zn. 7542/2022-SŽ-GŘ-O25*, spojují navrhovatelé opět tvrzení týkající se neposkytování informací Správou železnic. Soud v tomto řízení nepřezkoumává poskytování informací podle informačního zákona. Také není pro věc relevantní názor navrhovatelů, zda Studie proveditelnosti odpovídá svou podrobností územnímu rozvojovému plánu nebo jinému dokumentu (nejde o skutkové tvrzení ale vlastní hodnocení podkladu navrhovatelí). Soud vyhodnotil (srov. odůvodnění rozsudku níže), že jde o zákonný, byť nikoli zákonem předpokládaný (tj. v zákoně výslovně uvedený nebo povinný), podklad. Pro věc také není podstatné prokazovat, zda bylo prověřováno, že mají všechny obce v trase koridoru VRT platný a účinný územní plán (srov. opět odůvodnění níže). Tento důkazní návrh označili v bodech 143, 209, 211, 546.
33. S **přílohou č. 25** *Přípis Správy železnic ze dne 2. 1. 2024, zn. 90066/2023-SŽ-GŘ-O25*, opakovaně spojovali tvrzení, že Správa železnic potvrdila, že po 25. 1. 2022 již nebyla Studie proveditelnosti aktualizována. Toto tvrzení nevypovídá nic o případných konkrétních obsahových nedostatcích Studie proveditelnosti. Pro věc není důkaz potřebný, jelikož má obsahovat (pouze) potvrzení data, ke kterému byla Studie proveditelnosti vydána. Navrhovatelé netvrdí, že obsahuje informace, které mají skutečnosti zpracované ve Studii proveditelnosti zpochybnit. Tento důkazní návrh označili v bodech 212, 241 a 561.
34. S **přílohou č. 26** *Přípis Ministerstva dopravy ze dne 5. 1. 2024, č. j. MD-42884/2023-072/5*, spojovali opět tvrzení, že Správa železnic potvrdila, že po 25. 1. 2022 již nebyla Studie proveditelnosti aktualizována. Toto tvrzení nevypovídá nic o konkrétních obsahových nedostatcích Studie proveditelnosti. Pro posouzení návrhu není potřebné důkaz provádět. Tento důkazní návrh označili v bodech 212, 243.
35. S **přílohou č. 28** *Stanovisko SNCF ze dne 20. 1. 2021* navrhovatelé spojovali obecnou námitku, že nebylo stanovisko zohledněno, ale neuvedli konkrétní tvrzení, jaké skutečnosti měly být ze stanoviska zohledněny, resp. v čem je AZÚR v rozporu. Námitka je tak formulována jako prostá negace (nezohlednění stanoviska). Tento důkazní návrh označili v bodech 222, 225, 298. S **přílohou č. 29** *Stanovisko A. M. ze dne 30. 3. 2021* navrhovatelé opět nespojili konkrétní tvrzení, jaké skutečnosti měly být zohledněny. Tento důkazní návrh označili

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

v bodech 222, 225, 298.

36. S **přílohou č. 31** *Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora k evropské vysokorychlostní železniční síti* spojovali navrhovatelé tvrzení o neefektivnosti VRT. Pro věc je to nepodstatné. Soud nemůže hodnotit efektivnost projektu (obecně). Není s tím spojeno tvrzení, ze kterého by vyplývala zjevná excesivnost záměru. Případně s tímto důkazním návrhem spojovali tvrzení, u kterých není zřejmé, jaký vliv by měla mít na zákonnost (např. tvrdili, že AZÚR neobsahuje reálnou strategii, jak se prostřednictvím VRT dosáhne uvolnění současných železničních koridorů pro nákladní železniční dopravu). Tento důkazní návrh označili v bodech 249, 288, 298.
37. S **přílohou č. 32a** *Náhled webu Správy železnic s aktuální variantou trasy úseku VRT Praha-Brno ve verzi ke dni 21. 8. 2024* spojovali navrhovatelé tvrzení týkající se zpracování dalších návrhů/projektů Správou železnic, které nebyly podle navrhovatelů zohledněny v AZÚR/Studii proveditelnosti. Pro věc je ovšem relevantní toliko skutkový stav ke dni vydání napadeného rozhodnutí, nikoli další budoucí projekty/úpravy. Tento důkazní návrh označili v bodech 119, 214, 260, 273, 933. Zcela totožné platí pro důkazní návrh označený jako **příloha č. 32b** *Náhled webu Správy železnic s aktuální variantou trasy úseku VRT Praha-Brno ve verzi ke dni 21. 8. 2024*. Uveden je v totožných návrhových bodech jako důkazní návrh označený v příloze č. 32a.
38. S **přílohou č. 34** *Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí* nespojují navrhovatelé konkrétní tvrzení. Navrhovatelé metodiku pouze citují. Nebyl rozporován její obsah. Vlastní obsah metodiky není pro posouzení AZÚR podstatný (srov. odůvodnění níže). Tento důkazní návrh označili v bodě 389.
39. S **přílohou č. 35** *Oznámení Správy železnic o GTP na parc. č. 1415 k. ú. Paběnice* spojují tvrzení týkající se provádění geologického průzkumu a navrtání plynovodu, v důsledku čehož došlo k havárii na plynovodu. Tato skutečnost není nijak relevantní pro posouzení ZÚR (pro vymezení funkčních ploch). Navrhovatelé neuváděli skutečnosti, které by svědčily o tom, že by v důsledku havárie plynovodu došlo k takové destrukci území, která by měla za následek nerealizovatelnost VRT. Tvrdili toliko nezohlednění výsledků vyšetřování, tj. nezohlednění deliktní odpovědnosti, což není jakkoli relevantní pro úvahy o vymezení funkčního využití území. Tento důkazní návrh označili v bodě 920. S **přílohou č. 36** *Přípis PČR ze dne 24. 4. 2024, č. j. KRPS-75784-35/TČ-2024-010571-MP*, spojili s totožnou argumentací jako důkazní návrh označený příloha č. 35 – nedostatečné zohlednění havárie plynovodu, není s tím spojena jiná konkrétní argumentace (důkazní návrh je pouze označen v „balíku“ důkazních návrhů pod bodem 932 návrhu). Pro posouzení věci nejsou výsledky vyšetřování podstatné. Pro **přílohu č. 37** *Přípis PČR ze dne 7. 3. 2025, č. j. KRPS-56415-3/ČJ-2025-0100AP-106*, platí zcela totožné, jako pro přílohu č. 36, (v žádném návrhovém bodě není uvedeno samostatné skutkové tvrzení). S **přílohou č. 39** *Rozhodnutí Správy železnic ze dne 30.6.2025, zn. 46522/2025-SŽ-GR-O25*, opět spojili tvrzení nedostatečného zohlednění střetu s plynovodem. Platí totožné vyhodnocení, jako pro důkazní návrhy vypořádané výše v tomto odstavci. (Návrh důkazu je zmíněn v bodě 920 návrhu a dále je uveden v „balíku“ důkazních návrhů bod bodem 932).
40. S **přílohou č. 39** *Rozhodnutí Správy železnic ze dne 30.6.2025, zn. 46522/2025-SŽ-GR-O25*, spojili tvrzení týkající se poskytování informací Správou železnic, což ovšem není předmětem přezkumu tohoto soudního řízení. Tento důkazní návrh označili v bodě 945, a

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

opět je i součástí „balíku“ návrhů důkazů bez konkrétních skutkových tvrzení v bodě 947. Pro **přílohou č. 41** *Rozhodnutí Správy železnic ze dne 4. 4. 2025, zn. 21224/2025-SŽ-GŘ-O25*, a **přílohu č. 40** *Odvolání obcí proti rozhodnutí Správy železnic ze dne 30. 6. 2025, zn. 46522/2025-SŽ-GŘ-O25*, platí totožně jako pro důkaz označený příloha č. 39.

41. S **přílohou č. 42** *Odpověď hejtmána Středočeského kraje ze dne 11. 6. 2025* spojili navrhovatelé tvrzení týkající se ne/vypracování územní studie, což není podstatné pro přezkum zákonnosti AZÚR (srov. odůvodnění rozsudku níže). Tento důkazní návrh označili v bodech 309 a 946.
42. S **přílohou č. 01** *Kopie rozhodnutí ERÚ ze dne 13. 10. 2025, sp. zn. OSR-06164/2025-ERU, č. j. 06164-14/2025-ERU*, a s **přílohou č. 02** *Přípis ERÚ ze dne 3. 12. 2025, č. j. 11519-3/2025-ERU*, které tvořily doplnění návrhu a repliky ze dne 12. 12. 2025, spojovali navrhovatelé tvrzení týkající se vyšetřování případných přestupků při havárii plynovodu. Pro posouzení zákonnosti AZÚR není šetření deliktů odpovědnosti havárie plynovodu jakkoli podstatné.

VI. Posouzení věci soudem

43. Soud ověřil, že jsou splněny všechny podmínky pro věcný přezkum napadeného OOP. Podmínka existence opatření obecné povahy je splněna, neboť právě v této formě byla AZÚR vydána. Soud též ověřil, že byl návrh podán v zákonné roční lhůtě podle § 101b odst. 1 s. ř. s. [napadené OOP nabylo účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (11. 11. 2024) oznamující jeho vydání, tj. dne 26. 11. 2024, přičemž návrh byl podán dne 9. 9. 2025]. Navrhovatelé, jako obce, disponují aktivní legitimací k podání návrhu, neboť se jejich území nachází ve Středočeském kraji v blízkosti vymezených koridorů (zejména koridoru D216). I samotné AZÚR pracují s tím, že navrhovatelé mohou být koridory a případnými vlivy VRT dotčeni (viz např. soupis obcí, u nichž došlo k vymezení koridorů v kapitole 3 výrokové části AZÚR). Návrh je přípustný i z hlediska § 307 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon (dále „stavební zákon 2021“), podle něhož je nepřípustný takový návrh na zrušení opatření obecné povahy, obsahuje-li pouze důvody, které navrhovatel neuplatnil v řízení o vydání opatření obecné povahy. Návrh se ovšem opírá o důvody, které byly v procesu pořízení napadeného OOP uplatněny.
44. Soud posoudil návrh v rozsahu uplatněných návrhových bodů (§ 101d odst. 1 s. ř. s. ve spojení se závěry usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS) vycházející ze skutkového a právního stavu ke dni vydání napadeného OOP (§ 101b odst. 3 s. ř. s.).
45. Jelikož se argumentační okruhy napříč návrhem prolínají či opakují, soud je vypořádal podle zásady, že povinnost řádného odůvodnění rozhodnutí nelze ztotožňovat s povinností poskytnout podrobnou odpověď na každý jednotlivý argument. Odpověď na základní námitky v sobě může v některých případech konzumovat i odpověď na některé námitky dílčí a související (srov. rozsudky NSS ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 As 79/2012-54, ze dne 29. 8. 2013, č. j. 7 As 182/2012-58, nebo ze dne 19. 2. 2014, č. j. 1 Afs 88/2013-66). Úkolem soudu není poskytovat „jiné“ či „lepší“ vyjádření závěrů, které již přesvědčivě vyslovil správní orgán (srov. rozsudek NSS ze dne 4. 3. 2015, č. j. 6 As 72/2014-88, ze dne 12. 11. 2014, ze dne 12. 11. 2014, č. j. 6 As 54/2013-128, a ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, č. 2162/2011 Sb. NSS). Soud není povinen ke každé námitce podrobně odůvodnit své stanovisko a vypořádat každý dílčí argument (rozsudek NSS ze dne 27. 5. 2015, č. j. 6 As 152/2014-78).

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

46. Soud opakuje, že byt' je návrh extrémně rozsáhlý, argumentace není příliš konkrétní; v řadě případů se omezuje na prostý nesouhlas nebo negaci skutečností uvedených v napadeném OOP, aniž by s napadeným OOP navrhovatelé jakkoli blíže polemizovali. Řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je ovládáno dispoziční zásadou. Je na navrhovateli, aby vymezil rozsah soudního přezkumu a uvedl návrhové body. Obsah, rozsah a kvalita (konkrétnost) návrhových bodů předurčují obsah a rozsah následného soudního rozhodnutí. Jsou-li návrhové body obecné, je tím předurčen nejen rozsah přezkumné činnosti soudu, ale i obsah jeho rozhodnutí, jak soud upozornil již výše, není povinen ani oprávněn domýšlet argumenty za navrhovatele (srov. rozsudek rozšířeného senátu NSS ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, č. 2162/2011 Sb. NSS).

1. Povaha aktualizace zásad územního rozvoje a obecná východiska soudního přezkumu

47. AZÚR byla pořízena na základě návrhu Správy železnic ze dne 27. 4. 2020. O pořízení návrhu rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením ze dne 14. 12. 2020, č. 031-02/2020/ZK. Podle § 323 odst. 7 stavebního zákona 2021 platí, že bylo-li přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona (tj. 1. 1. 2024) zahájeno projednávání návrhu aktualizace zásad územního rozvoje, dokončí se podle dosavadních právních předpisů. Pořízení, dokončení a přijetí AZÚR tedy probíhalo podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále „stavební zákon“).
48. Zásady územního rozvoje a jejich aktualizace v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR a územním rozvojovým plánem, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Soud již nyní předesílá, že je z návrhu navrhovatelů patrné, že se právě takové míry podrobnosti v mnoha částech domáhají.
49. Zásady územního rozvoje musí být na jednu stranu natolik konkrétní, aby dostatečně zajišťovaly ochranu životního prostředí a práv dotčených osob na úrovni kraje, avšak na druhou stranu stále natolik obecné, aby jednotlivým obcím umožňovaly vlastní konkrétnější a specifitější vymezení užití jednotlivých ploch v území (rozsudek NSS ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, bod 27). *„Je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. (...) V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“* (viz rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, bod 112).

50. Z ústavněprávního hlediska zásady územního rozvoje a jejich aktualizace představují společenskou dohodu o využití území lidmi, kteří v něm žijí (nálezn Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15, bod 23). Nepřiměřené a formalistické požadavky na odůvodnění zásad územního rozvoje či jejich aktualizace ze strany soudů mohou vést k protiústavnímu zásahu do práva na samosprávu. Jak uvedl Ústavní soud, „nezbytné odůvodnění má být přiměřené povaze toho kterého nástroje územního plánování, neboť není hodnotou per se, ale prostředkem k zajištění toho, aby v komplexním procesu pořizování územně plánovací dokumentace byly učiněny všechny nezbytné komplexní úvahy, ať již jejich potřeba plyne z právní úpravy, z odborných hledisek či z konkrétního sporu o řešení některé otázky“ (nálezn ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15, bod 32).
51. Odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje je třeba číst v širším kontextu. Je třeba zohlednit, co říká odůvodnění zásad územního rozvoje ve verzi před aktualizací, co k tomu říká odpůrce v obecné části odůvodnění a ve vypořádání námitek (připomínek) a co k témuž říkají podklady, na které se odpůrce v odůvodnění odvolává (v projednávané věci např. Studie proveditelnosti). Smysl užití těchto podkladů leží především v jejich využití pro definování problémů ve sporném území a v nalezení vhodného místa pro pozdější realizaci opatření. Jen proto, že se odůvodnění AZÚR o Studii proveditelnosti opírá, nemá za následek nezákonnost nebo nepřezkoumatelnost napadeného OOP. Tento podklad se nestal součástí AZÚR a nenahradil jeho odůvodnění, jak nesprávně namítali navrhovatelé (obdobně viz rozsudek NSS ze dne 12. 3. 2023, č. j. 10 As 92/2022-86, body 35 a 36). Poskytuje však odbornou a argumentační oporu rozvíjející důvody, které jsou v obecné rovině v odůvodnění napadeného OOP uvedeny.
52. V této úvodní části je třeba ještě předeslat, že napadené OOP pouze vymezuje koridory pro vedení VRT a současně stanoví základní požadavky, které bude nutné respektovat v navazujících procesech. Vymezení koridorů přitom nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod pojmem „vymezení“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na kvalitu obytného prostředí či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno až během řízení o povolení záměru a v procesu EIA (srov. rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 103, a ze dne 14. 5. 2025, č. j. 10 As 19/2025-45, bod 14). Vymezení záměru v zásadách územního rozvoje je pouze určitým rámcem budoucího záměru, jenž je zpravidla zapotřebí upřesnit na úrovni obce v územním plánu a dále již přesně vymežit v průběhu povolovacích řízení. Pokud bude shledáno, že konkrétní záměr nedostal zákonným požadavkům (např. z důvodu porušení veřejnoprávních limitů), nelze jej v navazujících řízeních povolit (rozsudek NSS ze dne 4. 4. 2023, č. j. 7 As 88/2021-88, závěr bodu 57). Na úrovni zásad územního rozvoje stačí, pokud se stanoví kompenzační opatření formou uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní a synergické vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí (srov. rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 85, nebo ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, bod 26). Soud zdůrazňuje, že právě tato východiska jsou pro posouzení návrhu zcela zásadní.
53. Ke zrušení opatření obecné povahy přitom může soud přistoupit, pokud došlo k porušení zákona v nezanedbatelné míře, resp. v intenzitě zpochybňující zákonnost posuzovaného řízení a opatření jako celku (rozsudky NSS ze dne 16. 3. 2020, č. j. 1 As 245/2019-38, ze dne Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012-105, č. 2848/2013 Sb. NSS, a ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016-198).

2. Formálně-procesní námitky navrhovatelů

54. Soud se v této části věnuje formálně procesním námitkám navrhovatelů. Zabývá se tím, zda musely být koridory nejprve vymezeny v územním rozvojovém plánu, zda bylo povinností odpůrce pořídit územní studii, zda při výběru prověřovaných variant byla porušena PÚR, zda předmětem AZÚR musely být varianty řešení, a zda nebyl porušen zákon, protože nebylo provedeno opakované veřejné projednání. Rovněž se zaměřil na výtky ke Studii proveditelnosti. Námitky navrhovatelů neshledal soud důvodnými.

2.1. Koridory VRT nemusely být předně vymezeny v územním rozvojovém plánu

55. Navrhovatelé namítali, že koridory VRT pro svůj celostátní význam, resp. význam přesahující území jednoho kraje, nemohou být vymezeny v ZÚR, aniž by byly nejprve vymezeny v územním rozvojovém plánu. Tento právní názor není správný.
56. Jak soud výše již uvedl, o pořízení návrhu AZÚR rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením ze dne 14. 12. 2020, č. 031-02/2020/ZK. Dokončení a přijetí tedy probíhalo podle stavebního zákona.
57. V době rozhodnutí o pořízení AZÚR patřily mezi nástroje územního plánování územně plánovací podklady, politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace, kterými jsou zásady územního rozvoje, územní plán, regulační plán, vymezení zastavěného území a územní opatření (§ 25 a násl. stavebního zákona). V průběhu pořizování AZÚR byl zákonem č. 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále „zákon č. 403/2020 Sb.“) s účinností od 1. 1. 2021 mezi nástroje územního plánování zařazen územní rozvojový plán.
58. Územní rozvojový plán je nástroj územního plánování na úrovni státu. Vydává se na základě politiky územního rozvoje pro celé území republiky. Je závazný pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (§ 35a stavebního zákona). Stanoví zejména vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené politikou územního rozvoje a účel jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území; vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit; kompenzační opatření, a je-li to účelné, stanovení pořadí provádění změn v území (§ 35b odst. 2 stavebního zákona).
59. Zásady územního rozvoje jsou nástrojem územního plánování na úrovni kraje. Jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR, mohou být součástí zásad územního rozvoje, pokud to ministerstvo ve stanovisku podle § 37 odst. 8 z důvodů významných negativních vlivů přesahujících hranice kraje nevyloučí. Zásady územního
- Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR a územním rozvojovým plánem, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí (§ 36 stavebního zákona). To platí i pro aktualizaci zásad územního rozvoje (§ 42 odst. 6 stavebního zákona).

60. Koridorem D216 má vést VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje. Koridor D217 pak má z této trati vést odbočku (spojku) ve směru na Nymburk (a dále až na Wrocław). Koridory tak mají celostátní význam, což není mezi účastníky sporné. Právě kvůli takovým záměrům byl územní rozvojový plán do stavebního zákona zakotven (srov. důvodovou zprávu k návrhu zákona č. 403/2020 Sb.). VRT Praha – Brno a spojka na Nymburk v územním rozvojovém plánu zakotveny nejsou. To však neznamená, že by jejich části na území jednotlivých krajů nemohly být zakotveny v zásadách územního rozvoje. Právní úprava (zákon č. 403/2020 Sb. ani stavební zákon) totiž nestanoví, že nemůže být část celostátního záměru, který je veden územím kraje, vymezena v zásadách územního rozvoje, aniž by jej předtím celý vymezil územní rozvojový plán.
61. Stavební zákon ani zákon č. 403/2020 Sb. takový „střet“ výslovně neupravuje. Stavební zákon nicméně i po zavedení územního rozvojového plánu v § 36 odst. 1 stanovil, že záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje, mohou být součástí zásad územního rozvoje, pokud to ministerstvo ve stanovisku podle § 37 odst. 8 téhož zákona z důvodů významných negativních vlivů přesahujících hranice kraje nevyloučí. S ohledem na hierarchii a sestupnou závaznost nástrojů územního plánování by nemělo žádný smysl, aby stavební zákon umožnil zásadám územního rozvoje či jejich aktualizaci zakotvit záměr celostátního významu, který není obsažen v politice územního rozvoje, ale současně jim znemožnil vymezit záměr, který není součástí územního rozvojového plánu. Z toho plyne, že v zásadách územního rozvoje či jejich aktualizaci bylo možné celostátní záměry vymezit, aniž by předtím byly součástí územního rozvojového plánu, což před zakotvením územního rozvojového plánu bylo zcela běžnou praxí.
62. Tento závěr podporuje i to, že s účinností od 1. 1. 2024 podle § 79 odst. 2 stavebního zákona 2021 platí, že záležitosti celostátního významu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje nebo územním rozvojovém plánu, mohou být součástí zásad územního rozvoje, nevyloučí-li to nadřízený orgán ve stanovisku podle § 101 z důvodů potřeby jejich nadregionální koordinace. Stavební zákon 2021 tedy řeší vztah zásad územního rozvoje a územního rozvojového plánu u celostátních záměrů a výslovně umožňuje (za splnění podmínek), aby záměry, které nejsou zakotveny v územním rozvojovém plánu, byly vymezeny až v zásadách územního rozvoje.
63. Nad rámec výše uvedeného soud poukazuje i na to, že první územní rozvojový plán byl vydán na základě přechodného ustanovení § 319 stavebního zákona 2021 a pouze přebíral nadregionální územní systém ekologické stability vymezený v zásadách územního rozvoje, u kterého marně uplynula lhůta pro přezkum podle správního řádu a s. ř. s., a záměry dopravní a technické infrastruktury vymezené v zásadách územního rozvoje a obsažené v politice územního rozvoje, které dosud nebyly dokončeny a u kterých marně uplynula lhůta pro přezkum podle správního řádu a s. ř. s. Vzhledem k tomu, že před vydáním prvního územního rozvojového plánu nebyl v ZÚR vymezen koridor VRT, u kterého by již marně uplynula lhůta pro přezkum podle správního řádu a s. ř. s., nemohl územní rozvojový plán podle v zákoně uvedených zásad vymezení tohoto koridoru převzít, zároveň ale nebyl oprávněn vymezovat jiné záměry dopravní infrastruktury, než právě ty již vymezené v zásadách územního rozvoje.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

64. Skutečnost, že koridory VRT Praha – Brno a spojka na Nymburk nebyly před vydáním napadeného OOP zakotveny v územním rozvojovém plánu, není v rozporu se zákonem. Návrhový bod není důvodný.
65. Soud pak dodává, že nepřehlédl, že podstatou této námitky (stejně jako dalších námitek týkající se procesu pořizování AZÚR) bylo, že nebyl hodnocen celorepublikový dopad celé VRT Praha – Brno na životní prostředí a obce v kraji, ovšem k tomu se soud vyjádří dále.

2.2. Povinností odpůrce nebylo pořídit územní studii

66. Navrhovatelé dále namítali, že v kontextu obvyklé praxe územního plánování je nezvyklé, těžko akceptovatelné a v konečném důsledku nezákonné, že pro tak významný projekt, nebyla zpracována územní studie podle § 30 stavebního zákona jako zákonem předpokládaný územně plánovací podklad.
67. Ani tuto námitku soud nevyhodnotil jako důvodnou.
68. Podle § 25 stavebního zákona územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.
69. Podle § 30 odst. 1 stavebního zákona územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.
70. Podle § 30 odst. 2 stavebního zákona pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.
71. Územní studie se řadí mezi územně analytické podklady. Bývá podkladem pro pořízení územně plánovací dokumentace. Právní předpisy ovšem nestanoví povinnost pořídit územní studii před pořízením územně plánovací dokumentace nebo v průběhu jejího pořizování (včetně aktualizace zásad územního rozvoje). Nestanoví tak ani ve vztahu k záměrům s celostátním přesahem nebo významem. Pořízení územní studie je čistě na rozhodnutí pořizovatele. Pokud chce v územně plánovací dokumentaci umožnit realizaci nějakých záměrů a pokud to on sám shledá za potřebné, může jejich realizaci podmínit pořízením takové studie, a o jejím pořízení rozhodne. Sám je rovněž oprávněn rozhodnout, zda bude pořízena územní studie na základě jiného podnětu, a to i v průběhu pořizování územně plánovací dokumentace. Jedná se o možnost, nikoli povinnost pořizovatele územní studii zpracovat (shodně viz rozsudek NSS ze dne 28. 1. 2015, č. j. 6 As 155/2014-73, body 97–100).
72. K tomu je třeba doplnit, že ačkoli navrhovatelé v návrhu poukazovali na to, že zpracování územní studie je u takto významných projektů obvyklou praxí, své tvrzení ani nijak nerozvinuli. Netvrdili, z jaké praxe vycházeli, natož aby její existenci prokázali. Není přitom úlohou soudu, aby za navrhovatele jejich argumentaci dotvářel. Návrhový bod není důvodný.
73. Odpůrce neměl povinnost pořídit územní studii. Proto není důvodná ani námitka navrhovatelů, že Studie proveditelnosti, kterou odpůrce v textu napadeného OOP označil za Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

podklad pro vydání AZÚR (str. 32 odůvodnění AZÚR), nezákonně nahrazuje územní studii. Studie proveditelnosti není územní studií ve smyslu § 30 stavebního zákona ani jiným územně plánovacím podkladem ve smyslu § 25 stavebního zákona. Územní studii nenahrazovala, ani nahrazovat nemusela.

74. Soud neprováděl k důkazu dopis hejtmána Středočeského kraje ze dne 11. 6. 2025 (příloha č. 42 podání navrhovatelů), kterými chtěli navrhovatelé doložit pasivní přístup odpůrce k pořízení územní studie. Uvedená skutečnost není podstatná pro posouzení návrhového bodu. Podstatné bylo vyhodnotit, zda měl odpůrce povinnost územní studii pořídit.

2.3. Soud neshledal ve výběru variant vedení koridorů rozpor s PÚR

75. Podle navrhovatelů postupoval odpůrce v rozporu s úkoly zakotvenými v čl. 83d PÚR. Tvrdili, že se na Studii proveditelnosti nepodílely subjekty vyjmenované v čl. 83d PÚR, že Ministerstvo dopravy neprověřovalo a nevybíralo varianty trasy VRT, že výsledná trasa byla vybrána nezákonně, a že návrh napadeného OOP byl nezákonně předložen jako invariantní. Podle čl. 83d PÚR mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen *na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy*, což se nestalo, neboť ministerstvo nevybíralo varianty trasy, ale pouze schválilo Studii proveditelnosti s jedinou variantou trasy.
76. Ani tato námitka není důvodná.
77. PÚR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování v jeho dalších fázích. Jedná se o koncepční nástroj územního plánování, který stanoví priority územního rozvoje v celorepublikových i mezinárodních souvislostech. Jejím účelem není stanovit pravidla vztahující se ke konkrétní situaci, ale stanovit obecné rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost, zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových a meziodvětvových koncepcí, politik a strategií. (rozsudek NSS z 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, č. 2009/2010 Sb. NSS). Je koncepčním (nikoli realizačním) nástrojem územního plánování a představuje tak základní referenční rámec, který je závazný potud, že je třeba se v tomto rámci pohybovat a vycházet z něho při pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a při rozhodování v území. Jedná se o určité vodítko, jakým směrem napřít další fáze územního plánování z hlediska budoucího využití území ČR. Jednotlivé požadavky uvedené v PÚR nemají povahu kogentních a absolutně nepřekročitelných norem, avšak spíše politických vizí a cílů (rozsudek NSS ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016-198).
78. PÚR v čl. 83d (ve znění účinném ke dni vydání napadeného OOP) stanoví:
- *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Praha – Brno s napojením Jihlavy a s upřesněním úseku Praha – Běchovice – Poříčany.*
Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Termín: rok 2021.
 - *Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha – Poříčany – Brno.*
Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.
79. Podle PÚR Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, MŽP, Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Hlavním městem Praha, Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem zodpovídá za přípravu podkladů pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Praha – Brno s napojením Jihlavy a s upřesněním úseku Praha – Běchovice – Poříčany. Takový požadavek neznámá, že každý podklad pro AZÚR, který nevydalo samo Ministerstvo dopravy ve spolupráci s dalšími tam vyjmenovanými orgány, je nezákonný nebo v rozporu s PÚR. Smyslem požadavku je, aby se na přípravě a zakotvení významného celorepublikového záměru podílely tam vyjmenované dotčené subjekty pod záštitou Ministerstva dopravy, neboť právě u nich PÚR předpokládá potenciální nejvýznamnější zapojení (ať již odborné nebo místní). Požadavek PÚR proto nelze vykládat tak, že se všechny subjekty (orgány) uvedené v čl. 83d PÚR musely podílet přímo na vypracování a vydání Studie proveditelnosti, nebo že měly přímo ovlivňovat výběry prověřované trasy koridoru. S ohledem na koncepční a koordinační roli PÚR je dostačující, pokud v ní vyjmenované subjekty na přípravě podkladů pro celorepublikový koridor participují v rámci procesu pořizování územně plánovací dokumentace, která (preferovaný) koridor vymezuje. Nebylo přitom nutné, aby se Hlavní město Praha, Kraj Vysočina či Jihomoravský kraj aktivně či přímo podílely na procesu pořízení AZÚR, neboť jejich účast se z hlediska PÚR vyžaduje u jejich zásad územního rozvoje. Ministerstvo pro místní rozvoj a MŽP se do průběhu pořízení AZÚR zapojily, o čemž svědčí minimálně Dohoda o řešení rozporů ze dne 22. 4. 2024, č. j. MMR-30403/2024-81.

80. Jak už vyplynulo z výše uvedeného, nebylo podstatné, aby se subjekty vyjmenované v čl. 83d PÚR přímo podílely na přípravě Studie proveditelnosti, neboť jejich výslovné uvedení je spojeno spíše s praktickým hlediskem – odborná kompetence a teritoriální působnost/znalost dotčených lokalit. Nad rámec toho lze doplnit, že není správné tvrzení navrhovatelů, že se žádný z tam vyjmenovaných subjektů na přípravě Studie proveditelnosti nepodílel, neboť Ministerstvo dopravy se prostřednictvím Centrální komise Ministerstva dopravy, což je poradní orgán Ministerstva dopravy, na Studii proveditelnosti podílelo. Ostatně i navrhovatelé v návrhu opakovaně uvedli, že Centrální komise Ministerstva dopravy *schválila* Studii proveditelnosti ve variantě trasy SK4-320 (např. body 110, 114 či 152 návrhu). Navíc to nebyl jediný krok, jakým se Ministerstvo dopravy na Studii proveditelnosti podílelo.
81. Ze Studie proveditelnosti plyne, že dílčí činnosti na studii byly seskupeny do následujících kroků: analytická část, rozbor, vyhodnocení výchozích tras (02/2019); návrh variant I. etapy studie a jejich vyhodnocení (11/2019); návrh variant II. etapy studie a jejich vyhodnocení (08/2020). Ministerstvo dopravy se na těchto činnostech podílelo. Zhotoviteli studie poskytlo například harmonogram realizace dopravních staveb (str. 24 dokumentu *A.2.1. Návrhová část – obecně*), program rozvoje železničních spojení v ČR (str. 71 dokumentu *A.2.1 Návrhová část – obecně*) a provozní koncepty (str. 28 dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*). Jeho úloha pak především spočívala v tom, že skrze Centrální komisi vyhodnocovalo a schvalovalo jednotlivé etapy procesu pořízení Studie proveditelnosti (str. 79 dokumentu *A.2.1 Návrhová část – obecně*), což vyústilo ve schválení výsledné varianty, která byla předmětem pořízení AZÚR. Ministerstvo se tak aktivně zapojilo do prověřování a výběru varianty vedení VRT.
82. Dále soud uvádí, že není pravdivé ani tvrzení navrhovatelů, že Ministerstvo dopravy nevybíralo z více variant vedení VTR. V I. etapě realizace Studie proveditelnosti zhotovitel posoudil 9 variant vedení VRT Praha – Brno – Břeclav a variantu *Bez projektu*, a to z hlediska provozního konceptu a umístění do území. Byla zpracována přepravní prognóza a Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

ekonomické hodnocení záměru a posouzení vlivu na životní prostředí. Byly prověřovány trasy jak v severním koridoru okolím Poříčan (varianty *SK-1A*, *SK-1B*, *SK-2* a *SK-3* ve většině odpovídající územní rezervě), tak v jižním koridoru okolo Benešova (varianty *JK-1*, *JK-2* a *JK-3*) [viz str. 33 dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*; srov. též str. 119–120 dokumentu *A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 (Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019*, nebo výkres *B.1.1 Přehledné situace projektorových variant I. etapy*]. Správa železnic po dokončení I. etapy zpracování Studie proveditelnosti zpracovala *Manažerské shrnutí výstupů I. etapy*, které sloužilo k rozhodnutí o variantách prověřování ve II. etapě. Správa železnic toto shrnutí předložila Centrální komisi Ministerstva dopravy ke schválení (viz str. 2 Schvalovacího/posuzovacího protokolu Správy železniční dopravní cesty č. j. 151879/2021-SŽ-GR-O21, kterou soud provedl k důkazu), čímž lze mít za to, že se Ministerstvo dopravy prostřednictvím svého poradního orgánu podílelo na vyhodnocení konkrétních variant řešení. Centrální komise Ministerstva dopravy pak doporučila další sledování severního koridoru, tedy varianty *SK* a *PK* (viz str. 34 dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*). V rámci II. etapy bylo na základě výsledků I. etapy a vznesených připomínek znovu vytvořeno technické i provozní řešení. Technický návrh a návrh provozu byl zanesen do dopravního modelu. Znovu bylo provedeno ekonomické hodnocení a posouzení vlivů na životní prostředí (srov. zejména str. 102–108 dokumentu *A.2.6.1 Posouzení vlivů na složky životního prostředí*). Pro úsek Praha – Brno byly zpracovány dvě varianty technického řešení (*SK* a *PK*) a od nich odvislých 6 variant provozního řešení. Byly zvažovány i rozdílné nejvyšší povolené rychlosti v daných koridorech. Zhotovitelem byla vyhodnocena jako nejlepší varianta *SK4-320* (rychlost 320 km/h). Takto byly výsledky II. etapy opět předloženy Centrální komisi Ministerstva dopravy. Centrální komise na jednání dne 25. 1. 2022 tuto doporučenou variantu schválila (viz např. str. 10 zápisu z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022, kterou soud k návrhu navrhovatelů provedl jako důkaz). Z výše uvedeného popisu postupu zpracování Studie proveditelnosti lze dovodit, že se Ministerstvo dopravy podílelo prostřednictvím svého poradního orgánu na hodnocení jednotlivých variant řešení, z nichž byla následně vybrána jedna, která byla vymezena v AZÚR.

83. Navrhovatelé v bodě 105 návrhu přdestřeli řadu dílčích tvrzení, z nichž dovozovali, že Studie proveditelnosti nespĺňuje požadavky čl. 83d PÚR. Jedná se však o zavádějící tvrzení. Tento článek žádné konkrétní požadavky na Studii proveditelnosti či jiné podklady pro přípravu koridoru VRT nestanoví. Jde spíše o obecný závazek, že mají být připraveny podklady pro VRT (není upřesněn ani rozsah nebo náležitosti těchto podkladů) a že má být koridor vymezen na základě varianty vybrané Ministerstvem dopravy. Čl. 83d PÚR nestanoví žádné kvantitativní nebo kvalitativní požadavky ani na podklady ani na možné uvažované varianty koridoru. Nestanoví ani podmínku, že by v AZÚR muselo být vymezeno více variant, nebo že by přímo v průběhu pořizování AZÚR muselo být posuzováno určité množství variant.
84. Podbody, které pak navrhovatelé v bodě 105 návrhu ještě vyjmenovali, nijak nesouvisí s čl. 83d PÚR, jelikož namítali např. to, že je Studie proveditelnosti neaktuální, zastaralá, věcně nesprávná – jde toliko o obecná konstatování, která navrhovatelé nijak nerozvinuli a není z nich zřejmé, jak by měly být porušeny požadavky čl. 83d PÚR. Také namítali, že Studie proveditelnosti není objektivním vyhodnocením vlivů VRT, ale pouze jednostranným podkladem investora VRT, či že nezohlednila oponentní posudky oficiálně vypracované ke Studii proveditelnosti. Ovšem článek 83d PÚR nestanovuje žádná kritéria, na jejichž základě

by bylo možné vyhodnotit aktuálnost podkladů, ani nestanovuje požadavek na vzájemné porovnání jednotlivých podkladů nebo povinnost zpracovat či vyhodnotit jakákoli oponentní stanoviska a posudky. Studie proveditelnosti není v rozporu s PÚR, neboť čl. 83d je příliš obecný a nelze z něho dovozovat konkrétní požadavky na obsah nebo postup pořizování AZÚR, jak to činí navrhovatelé. Námitky navrhovatelů nejsou důvodné.

85. Nad rámec výše uvedeného odůvodnění soud ještě doplňuje, že navrhovatelé v této části návrhového bodu rozporovali i vlastní vymezení koridoru VRT v čl. 83d PÚR. Soud připomíná, že předmětem tohoto soudního řízení je přezkum AZÚR, nikoli PÚR, proto nemůže čl. 83d PÚR věcně přezkoumat, může se pouze zabývat tím, zda s povinností uloženou v PÚR není AZÚR v rozporu. Zároveň není správný právní názor navrhovatelů, že po 1. 1. 2021, kdy nabyl účinnosti stavební zákon 2021, a tedy i právní úprava územního rozvojového plánu, nebylo možné již požadavek čl. 83d PÚR vykládat tak, že Ministerstvo dopravy vybírá varianty VRT pro vymezení v ZÚR, ale vybírá varianty VRT pro vymezení v územním rozvojovém plánu, jak určuje hierarchie nástrojů územního plánování. Soud k tomu konstatuje, že stavební zákon 2021 neobsahoval žádné přechodné ustanovení, které by výklad zastávaný navrhovateli umožňoval – ostatně ani navrhovatelé neodkazují na konkrétní právní úpravu, ze které uvedené závěry dovozují. Zakotvením nového nástroje – územního rozvojového plánu – nedošlo automaticky ke změně obsahu dosavadního znění PÚR.

2.4. Předmětem AZÚR nemusely být varianty řešení

86. Navrhovatelé namítali, že v průběhu pořízení AZÚR měly být prověřovány varianty vedení koridoru. S poukazem na rozsudek NSS ze dne 8. 9. 2011, č. j. 9 Ao 4/2011-78, uvedli, že v rámci pořizování zásad územního rozvoje je ještě reálně možné zabývat se efektivně variantami řešení trasy VRT, neboť zásady jsou závazné pro územní plánování a rozhodování, takže vymezení koridoru VRT v zásadách územního rozvoje představuje zásadní krok pro její budoucí definitivní umístění. Měli za to, že se na výběru výsledné trasy měla podílet veřejnost. Selhalo územní plánování, neboť o úseku VRT Praha – Brno, o budoucnosti kraje a území navrhovatelů, se rozhodovalo mimo zákonem předvídané procesy územního plánování a byla ponechána volná ruka Správě železnic.
87. Navrhovatelé též obsáhle zpochybňovali způsob výběru prověřované varianty koridorů VRT, kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Z návrhu plyne přesvědčení navrhovatelů o tom, že se měli podílet na výběru variant vedení koridoru VRT Praha – Brno. Soud zde považuje za důležité poznamenat, že úkolem odpůrce (vyplývajícím z PÚR) bylo prověřit Ministerstvem dopravy vybrané invariantní řešení koridoru (viz např. bod 10 předmluvy rozhodnutí o námitkách). Smyslem procesu pořízení napadeného OOP nebylo prověřit možné varianty vedení VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje, nýbrž prověřit státem (Ministerstvem dopravy) vybrané (preferované) řešení. Z tohoto důvodu byl návrh AZÚR předložen jako invariantní. PÚR nezavazovaly odpůrce k tomu, aby sám vybíral mezi variantami řešení to nejvhodnější, a takovou povinnost neukládá odpůrci ani zákon. Postup odpůrce, který vycházel z invariantního návrhu AZÚR, není nezákonný.
88. Zejména u celostátních záměrů je třeba ponechat státu (zde prostřednictvím Správy železnic a Centrální komise Ministerstva dopravy) určitou míru volnosti, aby si vybral, zda a jakým způsobem je chce realizovat a kudy je povede. Je totiž v postavení investora. Úkolem územního plánování a navazujících povolovacích procesů je prověřit, zda lze tuto vybranou variantu realizovat. Není-li takový záměr vymezen v územním rozvojovém plánu, je to na

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

prvním místě úkolem procesu pořízení zásad územního rozvoje či jejich aktualizace. V průběhu pořizování se obecně posuzuje, zda realizace záměru není *a priori* vyloučena. Mělo by být koncepčně prověřeno, zda plánovaný záměr má vůbec šanci být v budoucnu realizován (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné (rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112). Soud souhlasí s odpůrcem v tom, že při pořízení zásad územního rozvoje nebo jejich aktualizace zpravidla nebude dobře možné znát konkrétní řešení záměru (technické, funkční apod.). Konečné rozhodnutí o tom, zda lze záměr realizovat, je třeba ponechat na povolovacích procesech, především na řízení o povolení záměru (§ 182 a násl. stavebního zákona 2021) a řízení EIA. Pokud bude tam shledáno, že konkrétní záměr nedostal zákonným požadavkům (např. z důvodu porušení veřejnoprávních limitů), nelze jej v navazujících řízeních povolit (rozsudek NSS ze dne 4. 4. 2023, č. j. 7 As 88/2021-88, bod 57).

89. Pokud jde o povinnost předložit varianty řešení, soud souhlasí s navrhovateli, že NSS v rozsudku ze dne 8. 9. 2011, č. j. 9 Ao 4/2011-78, konstatoval, že v rámci pořizování zásad územního rozvoje je ještě reálně možné zabývat se efektivně variantami řešení vedení koridoru pro VRT. To ovšem neznamená, že návrh zásad územního rozvoje či jejich aktualizace musí u každého záměru vždy obsahovat varianty, ze kterých se v průběhu pořízení vybere konečné řešení. Stavební zákon odpůrci neukládá povinnost nechat zásady územního rozvoje či jejich aktualizaci zpracovat ve variantách. Z relevantní právní úpravy, kterou je stavební zákon (§ 36 odst. 1 věta první) a zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 10i odst. 3), vyplývá pouze povinnost *zvážit možné* varianty koridorů či ploch nadmístního významu a v zásadách územního rozvoje či v jejich aktualizaci výběr zvolené varianty odůvodnit (rozsudek NSS ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, bod 47), čemuž odpůrce dostal. Dokonce ani směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále „směrnice SEA“) neukládá požadavek, aby plány a programy byly posuzovány variantně (rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 130).
90. Povinnost předložit variantní řešení by odpůrce stíhala v případě tří situací: (i) podnět ze strany pořizovatele, tj. krajského úřadu; (ii) požadavek dotčeného orgánu podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, tj. MŽP; (iii) orgán ochrany přírody shledá (resp. nevyloučí) významný negativní vliv navrhované aktualizace na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, tzv. *naturové* posouzení podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (viz rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 131, ze dne 14. 5. 2025, č. j. 10 As 19/2025-45, body 29-35, nebo ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, č. 2106/2010 Sb. NSS). Žádná z těchto okolností nenastala.
91. Pořizovatel požadavek na varianty řešení nevznesl. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jakožto orgán ochrany přírody, ve stanovisku ze dne 3. 6. 2020, č. j. 072040/2020/KUSK/2, vydaném podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, vyloučil vliv navrhované AZÚR na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.
92. MŽP původně ve stanovisku ze dne 17. 5. 2022, č. j. MZP/2022/710/1398, mimo jiné požadovalo zpracovat varianty řešení. Na základě Dohody o řešení rozporů ze dne 22. 4. 2024,

č. j. MMR-30403/2024-81, od svého požadavku upustilo, protože výsledné řešení vzešlo z variantního posouzení provedeného Studií proveditelnosti. Nenastala tak žádná z okolností, na jejímž základě by byl odpůrce povinen při pořizování AZÚR předkládat variantní řešení. Ve VVURÚ je pak uvedeno, že Studie proveditelnosti, jako podklad pro vydání AZÚR, v I. etapě prověřila 10 variant řešení, a to jak z hlediska územně technického a dopravně technologického, tak i z pohledu přepravní prognózy a ekonomického hodnocení a dopadů na životní prostředí (viz Studie proveditelnosti – str. 28 a násl. dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*; srov. též dokument *A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 (Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019*). Na základě výsledků I. etapy byl ve II. etapě proveden užší výběr variant, které byly vyhodnoceny z těchto hledisek: *hledisko přepravní prognózy*; *hledisko cílů projektu – POTŘEBNOST*; *hledisko dopadů na životní prostředí – PRŮCHODNOST*; *hledisko ekonomické efektivity – PROVEDITELNOST* (viz str. 43 a násl. dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*). VVURÚ pak porovnává navrženou (vybranou) a nulovou variantu (str. 73–74 a 109–110 VVURÚ). Soud považuje za důležité zdůraznit, že ačkoli nebylo povinnou náležitostí AZÚR zpracování variant řešení, tak k posouzení jednotlivých variant došlo, byť *o krok dříve*. Konkrétní varianty vedení koridorů byly zohledněny při zpracování podkladů AZÚR (Studie proveditelnosti), ze kterých pak vychází výsledné (prověřované) řešení. Ani stavební zákon nestanoví požadavek na variantní prověřování. Podle stavebního zákona postačí *vzít možné varianty v potaz* a odůvodnit výběr vybrané varianty (rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 132). Stavební zákon také nestanovuje povinnost, aby posouzení variant řešení proběhlo za aktivní účasti veřejnosti. Byť soud připouští, že veřejnost může k jednotlivým variantám řešení uplatnit relevantní připomínky, tak taková participace veřejnosti není ze zákona nezbytná. Zároveň soud poukazuje na to, že navrhovatelé nevyzdvíhali přednosti žádné z uvažovaných variant, které byly předmětem posuzování při zpracovávání Studie proveditelnosti, ani v průběhu pořizování AZÚR neprezentovali žádné vlastní variantní řešení, ostatně ani v řízení před soudem nepředložili žádné dostatečně konkrétní vlastní variantní řešení, na kterém by případně důvodně zpochybnili výslednou variantu.

93. Navrhovatelé v návrhu toliko obecně uvedli, že měla být přinejmenším posouzena varianta zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem. Podle navrhovatelů jde o variantu technicky realizovatelnou, byť vyžaduje vybudování nadstandardních protihlukových opatření. Tato varianta podle navrhovatelů současně umožní na překryté části vybudovat zelené plochy v území, což umožní zlepšení kvality ovzduší, snížení teplot v letních měsících a další pozitivní environmentální vlivy. K tomu soud uvádí, že i kdyby odhlédl od toho, že tato námitka byla poprvé uplatněna až v řízení před soudem a není tedy přípustná, tak jí není možné ani věcně vyhovět, neboť předestřený návrh nelze považovat za relevantní návrh varianty řešení, protože postrádá jakékoli komplexní vyhodnocení možné proveditelnosti takového řešení (např. i z hlediska bezpečnosti cestujících). Nahodilý nápad navrhovatelů, že by koridor mohl být celý zapuštěný, nelze považovat za předložení relevantní varianty řešení. Navrhovatelé nepředestřeli žádné propracované a podrobné argumenty, na jejichž základě by bylo možné výslednou variantu trasy VRT, která se stala součástí AZÚR, komplexně zpochybnit, resp. na jejímž základě by bylo možné dospět k závěru, že schválená varianta je zjevně nedostatečná (ať už z hlediska vlivu na životní prostředí – pokud by zde existovala jiná výrazně šetrnější varianta – nebo z hlediska technického řešení ovlivňujícího např. přepravní komfort cestujících).

94. K tvrzení navrhovatelů, že VRT Praha – Brno může být vedena v mnohem hospodárnějších variantách, např. v souběhu s D1, soud uvádí, že se jedná o zcela obecné tvrzení, nikoli o prezentaci možného variantního řešení. Navrhovatelé nepředestřeli ucelenější argumentaci, na jejímž základě by bylo možné komplexně posoudit pozitivní i negativní vlivy vybrané varianty a té navrhovateli předestřené „v souběhu s D1“. Navrhovatelé sice odkazovali na Stanovisko Zeleného kruhu, avšak ani v tomto stanovisku soud nenašel žádné konkrétní vymezení variantního řešení „v souběhu s D1“. Ve stanovisku upozorňuje Zelený kruh naopak na to, že při plánované výstavbě VRT má velká část úseků vést v souběhu s již existujícími liniovými stavbami (např. dálnice D1, D2, D8, D11, D52 atd.), přičemž tyto staré stavby již nyní nenaplnují současné požadavky především z pohledu ochrany obyvatelstva před hlukem, imisemi a s ohledem na prostupnost území. Proto Zelený kruh požadoval komplexní posouzení vlivu obou staveb na okolí. Není tak ani pravda, že by snad navrhoval nějaké konkrétní variantní řešení „v souběhu s D1“. Navíc nelze odhlédnout od skutečnosti, že stanovisko Zeleného kruhu uplatnili navrhovatelé v řízení o AZÚR opožděně, proto k němu odpůrce ani nepřihlížel.
95. Na tomto místě lze shrnout, že nezákonnost AZÚR nezakládá skutečnost, že při jejím pořizování nebyly posuzovány varianty řešení. Je podstatné, že byly posouzeny již při zpracování podkladu (Studie proveditelnosti), na jejímž základě byla do AZÚR zařazena už konkrétní varianta řešení. Za nezákonný nelze považovat ani postup, kdy výběr prověřované trasy proběhl pouze ve spolupráci Správy železnic a Ministerstva dopravy, nikoli i za účasti veřejnosti (nebo pouze výhradě Ministerstvem dopravy). Ani zákon ani PÚR nestanoví žádná konkrétní pravidla pro výběr trasy VRT. Návrhové body nejsou důvodné.

2.5. Nebylo nutné provést opakované veřejné projednání

96. Navrhovatelé namítali, že mělo být provedeno opakované veřejné projednání návrhu. To dovozovali jednak z toho, že na základě stanoviska Ministerstva zemědělství ze dne 18. 5. 2022 byl návrh AZÚR doplněn o vyhodnocení vlivu VRT na zdroj pitné vody (nádrž Vrchlice) a jeho povodí a na aktivní záplavové území. Současně měli za to, že po uzavření Dohody o řešení rozporů ze dne 22. 4. 2024, č. j. MMR-30403/2024-81, byl návrh upraven tak, že mělo být provedeno opakované veřejné projednání.
97. Úpravu návrhu po uzavření Dohody o řešení rozporů odvozovali od toho, že MŽP vydalo nesouhlasné stanovisko ze dne 17. 5. 2022, č. j. MŽP/2022/710/1398, ve kterém vzneslo řadu výhrad a též požadavek na variantní řešení koridoru VRT, ale po uzavření Dohody o řešení rozporů bylo od požadavku na zpracování variantního řešení VRT upuštěno a byly doplněny požadavky na odůvodnění návrhu a vyhodnocení vlivů VRT v rámci odůvodnění, zejména ohledně ZPF. Navrhovatelé mají za to, že měli mít možnost k tomuto doplnění uplatnit námítky.
98. Podle § 39 odst. 5 stavebního zákona dojde-li na základě veřejného projednání k podstatné úpravě návrhu zásad územního rozvoje, krajský úřad si vyžádá stanovisko MŽP a stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny. MŽP ve stanovisku uvede, zda podstatná úprava vyžaduje posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, popřípadě stanoví podrobnější požadavky podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Upravený návrh a případně upravené nebo doplněné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se v rozsahu těchto úprav projedná na opakovaném veřejném projednání; přitom se postupuje obdobně podle odstavců 1 až 3.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

99. Podle § 42b odst. 10 stavebního zákona v případě, že zastupitelstvo kraje nesouhlasí s předloženým návrhem aktualizace zásad územního rozvoje, vrátí předložený návrh krajskému úřadu se svými pokyny k úpravě nebo jej zamítne. Jedná-li se o podstatnou úpravu, krajský úřad projedná upravený návrh na opakovaném veřejném projednání.
100. Provést opakované veřejné projednání návrhu aktualizace zásad územního rozvoje je nutné tehdy, dojde-li k podstatné úpravě návrhu (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, body 37 a násl.). Stavební zákon podstatnou úpravu návrhu nedefinuje. Judikatura se ustálila na tom, že jí je taková úprava, která má nově vliv na veřejné zájmy (s výjimkou vlivů z hlediska těchto zájmů jednoznačně pozitivních) a vyžaduje si nové stanovisko některého dotčeného orgánu, anebo se podstatně dotýká práv těch, kteří mohou uplatnit námitky, a úprava není zjevně v jejich prospěch (viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, bod 587 a tam odkazovanou literaturu). S tímto výkladem se ztotožnil NSS v rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512 (bod 153), nebo Krajský soud v Plzni v rozsudku z 26. 3. 2024, č. j. 57 A 3/2024-1162 (bod 107). Obdobně se judikatura staví k podstatné změně návrhu územního plánu (srov. např. rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2013, č. j. 5 A os 1/2012-140, část II.3.).
101. Při posuzování, zda se jedná o podstatnou úpravu, je třeba vycházet z okolností konkrétního případu. Klíčem k posouzení této otázky je to, zda úprava vedla k řešení odchylnému od původního návrhu (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, bod 49).
102. V projednávané věci nedošlo k podstatné úpravě návrhu AZÚR. Na základě navrhovatelí tvrzených skutečností nedošlo k zakotvení řešení odchylného od původního návrhu. Nedošlo totiž k žádné změně ve výrokové části návrhu AZÚR.
103. Na základě Dohody o řešení rozporů ze dne 22. 4. 2024, č. j. MMR-30403/2024-81, došlo pouze k úpravě (doplnění) textu odůvodnění AZÚR (zejm. kapitoly 8 na str. 27 a násl.) a k upuštění od požadavků MŽP. To nelze považovat za změnu návrhu AZÚR.
104. Ministerstvo zemědělství ve stanovisku ze dne 18. 5. 2022 vzneslo požadavek na vyhodnocení možného vlivu koridoru na nádrž Vrchlice a jeho povodí. Upozornilo, že navrhovaná trasa vede aktivním záplavovým územím, ve kterém se nesmí povolovat ani provádět stavby s výjimkou nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky provedení takových opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky.
105. Odpůrce v odůvodnění AZÚR (str. 16) uvedl, že se požadavkům Ministerstva zemědělství částečně vyhovuje. Konstatoval, že bude doplněno vyhodnocení vlivu navrhovaného koridoru na zdroj pitné vody nádrže Vrchlice a jeho povodí. Požadavek na minimalizaci vlivu na povodňové průtoky nebudou zapracované, neboť v platném znění ZÚR ve znění aktualizací č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11 je se všeobecnou platností (tzn. ve vztahu ke všem vymezeným plochám a koridorům dopravní a technické infrastruktury) toto opatření obsaženo v článku 190 písm. b): „Minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách.“ Odpůrce pak do VVURÚ doplnil vyhodnocení vlivů na nádrž Vrchlice a jeho povodí.
106. Vymezované koridory kříží a mají vliv na řadu vodních toků a zdrojů pitné vody. Vliv na většinu z nich byl v návrhu AZÚR zpracován. Doplnění vyhodnocení vlivu VRT na nádrž Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Vrchlice a jeho povodí, proto není podstatnou úpravu návrhu. Nebylo tak povinností odpůrce provést opakované veřejné projednání. Zároveň soud upozorňuje na to, že doplnění návrhu mělo pozitivní vliv na ochranu veřejného zájmu, čímž se i situace navrhovatelů *zlepšila*. Oproti variantě, která byla veřejně projednána tak nedošlo k zásahu do jejich práv. Návrhový bod není důvodný.

2.6. K namítaným vadám Studie proveditelnosti

107. Navrhovatelé zpochybňovali Studii proveditelnosti. Tvrdili, že nemůže být podkladem pro vydání AZÚR, protože nemá žádný právní status, byla vydána mimo zákonem předpokládané procedury, nebyla řádně zveřejněna, nejde o územně plánovací podklad, na jejím pořízení neparticipovalo Ministerstvo pro místní rozvoj a jiná ministerstva, není aktuální, je v rozporu se skutkovým stavem, nemá relevantní odbornou oponenturu, neobsahuje terminál Bečváry – Kořenice a výběr finální varianty nebyl tak jednoznačný, jak tvrdí odpůrce. Dále navrhovatelé namítali, že zápis z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022 není podkladem AZÚR ani nebyl zveřejněn. Podle navrhovatelů může být Studie proveditelnosti maximálně podkladem pro územní rozvojový plán.
108. Návrhový bod není důvodný.
109. Postup při přijímání zásad územního rozvoje či jejich aktualizace předpokládá shromáždění řady podkladů. Rozsah podkladů nezbytných pro přijetí zásad územního rozvoje vychází z jejich účelu, jímž je podle § 36 odst. 1 stavebního zákona účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezení ploch nebo koridorů nadmístního významu a stanovení požadavků na jejich využití. (...), přičemž současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (srov. rozsudek NSS ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, bod 48). Podklady tak musí přinášet dostatek informací pro vyhodnocení řady odborných a dílčích otázek. Proto stavební zákon stanovuje minimální okruh povinných podkladů, které je třeba pořídit (srov. § 37 až 39 stavebního zákona). Při pořízení tohoto minimálního okruhu podkladů lze mít za to, že bude mít pořizovatel dostatek informací pro posouzení všech otázek rozhodných pro účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Nicméně stavební zákon pořizovateli (resp. odpůrci) rozhodně nezakazuje, aby mezi podklady zařadil i jiné než zákonem výslovně předpokládané dokumenty. Je na jeho úvaze, jak ke zpracování zásad územního rozvoje a jejich aktualizace přistoupí a ze kterých dokumentů vychází (s výjimkou těch povinných). Bylo by naopak zcela v rozporu s účelem zásad územního rozvoje, aby mohly vycházet pouze z omezeného rozsahu podkladů. Uspořádání území přináší řadu lokálních specifíků nebo problémů, které mohou mít nadregionální přesah, proto je žádoucí, aby nebyli pořizovatelé (resp. obce) omezeni uzavřeným rozsahem možných podkladů, ze kterých by mohli při zpracování zásad územního rozvoje vycházet.
110. Skutečnost, že Studii proveditelnosti (tj. všechny dokumenty ji tvořící) nelze považovat za žádný zákonem výslovně definovaný (povinný) *podklad*, proto nezakládá vadu pořizování AZÚR. Rovněž není rozhodné, kdo participoval na jejím pořízení (srov. výklad výše), že byla zpracovávána ještě před zahájením pořizování AZÚR a že proces jejího pořízení neupravuje stavební zákon nebo jiné právní předpisy. Studie proveditelnosti mohla být podkladem pro zpracování AZÚR, neboť mohla přinášet odborné poznatky potřebné pro zpracování AZÚR. Jak ze Studie proveditelnosti vyplývá, jejím účelem bylo prověřit na

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

základě celorepublikového posouzení reálnost provedení VRT a umožnit státu učinit odborně-politickou úvahu a vybrat variantu vedení VRT Praha – Brno, jak to ukládá PÚR, s tím, že proveditelnost a realizovatelnost trasy se prověří v procesech předpokládaných stavebním zákonem (zásady územního rozvoje, územní plány, řízení o povolení záměru) a navazujícími předpisy (např. řízení EIA).

111. Nad rámec výše uvedeného závěru, že Studie proveditelnosti mohla být podkladem pro zpracování AZÚR, soud konstatuje, že neshledal ani obsahové vady Studie proveditelnosti nebo jiné vady v procesu jejího pořizování, které by z ní činily nezákonný podklad. Naopak soud konstatuje, že pořízení Studie proveditelnosti nebyl „překotný proces“. První etapa probíhala již na začátku roku 2019. Návrh variant II. etapy a jejich vyhodnocení se odehrával v průběhu roku 2020. Na začátku roku 2022 Centrální komise Ministerstva dopravy schválila Studii proveditelnosti a vybrala výslednou variantu. S ohledem na to, že proces pořizování Studie proveditelnosti trval jistou dobu (několik let), je pak logickým důsledkem, že Studie (případně některé její dílčí dokumenty) byla pořízena na základě podkladů (skutkového stavu) dostupných do roku 2020. To ovšem samo o sobě neznamená, že by nemohla být pokladem AZÚR, nebo že je nezbytně podkladem neaktuálním.
112. K aktuálnosti podkladů odkazuje soud na rozsudek NSS ze dne 4. 4. 2023, č. j. 7 As 88/2021-88, v němž uvedl, že „soud by se při hodnocení aktuálnosti podkladů měl zaměřit zejména na to, zda údaje, z nichž bylo při pořizování zásad územního rozvoje či jejich aktualizaci vycházeno, nebyly zjevně zastaralé, nepodložené či neobjektivní, resp. zda se jednalo o podklady, které lze s přihlédnutím k charakteru zásad územního rozvoje považovat za přijatelné pro posouzení vlivů na životní prostředí, a v jejich rámci též synergických a kumulativních vlivů, na této úrovni územního plánování (srov. bod 150 rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 81/2016-157, rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, který obstál i v soudním přezkumu před Nejvyšším správním soudem a následně Ústavním soudem).“ Navrhovatelé přitom v návrhu nepoukázali na konkrétní údaje a data Studie proveditelnosti (stejně to platí i o VVURÚ), které jsou podle jejich názoru zastaralé. Rovněž netvrdili, jakým konkrétním způsobem se změnily. To neplatí ani z povšechného tvrzení, že Studie proveditelnosti vychází z údajů a předpokladů z doby před epidemií COVID-19, před válkou na Ukrajině, před nárůstem inflace a před energetickou a uprchlickou krizí (srov. body 147, 212, 245, 400, 403, 406, 560, 634 a 645 návrhu). Ačkoli lze mít za to, že navrhovatelé touto připomínkou postihli významné celospolečenské události, není zřejmé, jak konkrétně by se měly projevit na vymezení VRT. Navrhovatelé tedy soudu nedali příležitost se aktuálností podkladů blíže zabývat, neboť žádné konkrétní skutečnosti nezpochybnili. Soud pouze obecně konstatuje, že na základě navrhovatelí tvrzených skutečností žádnou zjevnou zastaralost podkladů neshledal. Pandemie COVID-19, válka na Ukrajině ani nárůst inflace nijak zjevně nedopadá na charakter území, v němž je VRT vymezen. Ani v důsledku těchto událostí nedošlo k žádným natolik zjevným změnám v dotčeném území, které by byly soudu zřejmé ze správního spisu a z nichž by mohl dovodit, že by mohly ovlivnit trasu VRT. Ani nedošlo k takovým společenským změnám, pro které by se stal VRT zcela nadbytečným (i přes dočasné lockdowny, které provázely pandemii COVID 19, se chod společnosti obnovil, a lze konstatovat, že využívání hromadné dopravy již jistě dosáhlo předpandemické úrovně; ani bezpečnostní situace spojená s válkou na Ukrajině nemá za následek zjevné změny v dopravě společnosti po území ČR).

113. Jedním z důvodů, proč je Studie proveditelnosti podkladem AZÚR, je mimo jiné to, že Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

obsahuje všechny prověřované varianty a prověření (posouzení) některých dílčí aspektů vybrané varianty. Na tomto místě je třeba uvést, že předmětem územně plánovací činnosti nejsou ekonomické náklady ani ekonomické dopady pořizované územně plánovací dokumentace. Hodnocení ekonomických nákladů stavby totiž nespadá mezi úkoly územního plánování (srov. § 19 stavebního zákona; shodně též rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 98).

114. Ačkoli může soud souhlasit s navrhovateli, že oponentní stanoviska ke Studii proveditelnosti jsou strohá a současně nejsou ve Studii podrobně vypořádána, není to důvod, aby Studie proveditelnosti nebyla jedním z pokladů AZÚR. V procesu pořízení AZÚR byl dostatečný prostor k námitce či stanovisku dotčeného orgánu problematiku řešenou oponentními stanovisky, Státním fondem dopravní infrastruktury nebo obsahem stanoviska Zeleného kruhu blíže prověřit a posoudit, a to za předpokladu, že by tyto námitky a stanoviska odpovídaly míře podrobnosti zásad územního rozvoje (což však často neodpovídaly).
115. Soud uvádí, že vadou ZÚR, která by způsobovala jejich nezákonnost, není ani to, že výslovně nevypořádává připomínky, které jsou součástí zápisu z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy. Nejedná se o připomínky, které by reflektovaly zákonné požadavky na míru podrobnosti odůvodnění/zpracování ZÚR. Jejich výslovné nevypořádání tak neznámá, že by míra podrobnosti ZÚR neodpovídala požadavkům zákona (srov. rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169 odst. 145 a násl.).
116. V tomto ohledu není ani rozhodné, jak velká shoda byla na výběru vybrané varianty (pozn. ve Studii označená jako SK4-320), neboť právní předpisy nestanoví žádnou konkrétní proceduru pro schválení variantního řešení, které má být výsledně zpracováno do ZÚR. Navíc, i když Státní fond dopravní infrastruktury vytýkal Studii určité nedostatky (viz str. 8 zápisu z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022), tak Centrální komise Ministerstva dopravy nakonec rozhodla jednohlasně, že Studii schvaluje ve variantě SK4-320 (str. 10 zápisu z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům infrastruktury železnic ze dne 25. 1. 2022).
117. Navrhovatelé vytýkali Studii proveditelnosti také to, že se s ní nemohli seznámit na portálu Středočeského kraje ani v evidenci územních studií. Předně soud uvádí, že není zákonnou povinností, aby byly online veřejně přístupné veškeré podklady, na jejichž základě se zpracovávají ZÚR. Povinně uveřejňované jsou pouze jednotlivé fáze zpracovaného návrhu ZÚR. Nicméně, jak vyplývá z obsahu této námítky, ve skutečnosti navrhovatelé brojí proti tomu, že se nemohli podílet na výběru varianty, kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Soud však již výše uvedl, že navrhovatelé neměli právo se na tomto výběru podílet, proto nemůže mít na zákonnost AZÚR vliv ani to, jestli, byť i jen třeba dočasně, nebyla Studie proveditelnosti dostupná online na portálu Středočeského kraje (nebo jinde). Soud uvádí, že navrhovatelé měli možnost seznámit se se Studií proveditelnosti (viz např. oznámení ze dne 24. 3. 2022, č. j. 035585/2022/KUSK). Přestože se navrhovatelé mohli před konáním veřejného projednání seznámit s variantami prověřovanými ve Studii proveditelnosti, v námitkách ze dne 18. 5. 2022 nenamítali, že jiné tam řešené varianty jsou vhodnější.
118. Ohledně požadavku na uveřejnění (možnost seznámení se) se zápisem z 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy k projektům železnic ze dne 25. 1. 2022 soud znovu uvádí, že zákon nestanovuje povinnost, aby byly veřejně přístupné veškeré podklady,

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

z nichž AZÚR vycházejí. Nezveřejnění tohoto zápisu tak nemá žádný vliv na zákonnost AZÚR.

119. V závěru této části soud konstatuje, že navrhovatelé v tomto návrhovém bodě vznesli řadu námitek, které přesahovaly svým obsahem „hlavní“ námitku napadající zákonnost/použitelnost Studie proveditelnosti jako podkladu ZÚR. Svou podstatou mířili již např. proti vlastní potřebě VRT (námitky týkající se využitelnosti VRT). Soud konstatuje, že tyto námitky nijak nezpochybňují zákonnost Studie proveditelnosti jako podkladu ZÚR, a soud se jimi bude zabývat až v tematicky odpovídajících částech rozsudku.

2.7. Ostatní námitky

120. Navrhovatelé také namítali, že dokumentace AZÚR *není* dlouhodobě zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup, konkrétně na webovém odkazu <https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/9.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje>, který byl uveden ve veřejné vyhlášce Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 11. 11. 2024, č. j. 148393/2024/KUSK).
121. Předně soud poukazuje na to, že pro přezkum napadeného OOP je podstatný skutkový a právní stav ke dni vydání napadeného OOP. Soud posuzuje zákonnost procesu při vydání napadeného OOP a dále vlastní zákonnost napadeného OOP. Nezákonnost procesu vydání OOP nebo nezákonnost vlastního OOP nemohou retroaktivně způsobit případná jiná pochybení odpůrce související s vydaným (již účinným) OOP.
122. Podle § 42 odst. 4 stavebního zákona při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování se v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 až 41 s výjimkou vyhodnocení vlivů aktualizace zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, které se zpracovává jen pokud Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle odstavce 1 uvedlo, že má být tato aktualizace posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Krajský úřad zajistí vyhotovení úplného znění zásad územního rozvoje po vydání poslední aktualizace a toto vyhotovení po nabytí účinnosti aktualizace opatří záznamem o účinnosti.
123. Podle § 37 odst. 3 stavebního zákona krajský úřad doručí návrh zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území veřejnou vyhláškou. Do 30 dnů ode dne doručení může k návrhu a vyhodnocení každý uplatnit u krajského úřadu písemné připomínky. K později uplatněným připomínkám se nepřihlíží.
124. Podle § 42 odst. 10 stavebního zákona aktualizaci zásad územního rozvoje včetně aktualizace pořizované zkráceným postupem a úplné znění zásad územního rozvoje po této aktualizaci kraj doručí veřejnou vyhláškou; dnem doručení aktualizace zásad územního rozvoje a úplného znění nabývá aktualizace účinnosti.
125. Podle § 164 odst. 2 stavebního zákona krajský úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vydané zásady územního rozvoje, jejich aktualizaci a úplné znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci spolu s usnesením zastupitelstva kraje a místa, kde je možné do nich a do dokladové dokumentace nahlížet; toto oznámí dotčeným orgánům neuvedeným v odstavci 1 jednotlivě. Krajský úřad rovněž zveřejňuje způsobem umožňujícím dálkový přístup zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje schválenou zastupitelstvem kraje.
126. Z výše uvedených ustanovení stavebního zákona vyplývá povinnost odpůrce uveřejnit

dokumentaci vždy pro konkrétní fázi řízení (např. před veřejným projednáním návrhu aktualizace zásad územního rozvoje). Z výše uvedeného také vyplývá povinnost doručit aktualizaci zásad územního rozvoje veřejnou vyhláškou, a nakonec i povinnost zveřejnit dokumentaci způsobem umožňujícím vzdálený přístup.

127. Navrhovatelé nenamítali, že by v průběhu pořizování napadeného OOP nebyla dokumentace dostupná a že by se s ní nemohli seznámit. Soud proto pouze nad rámec nutného odůvodnění konstatuje, že ze správního spisu ověřil, že odpůrce uveřejnil dokumentaci před veřejným projednáním a ve vyhlášce uvedl i odkaz na internetové stránky, na kterých měla být dokumentace dostupná. Vzhledem k tomu, že odpůrce obdržel řadu podání (námitek), které se vztahovaly k obsahu návrhu OOP, má soud za to, že dokumentace byla v průběhu pořizování napadeného OOP řádně přístupná a každý se s ní mohl seznámit. Ze správního spisu nejsou patrné indicie o tom, že by dokumentace nebyla veřejnosti dostupná způsobem, který předpokládá zákon.
128. Dále soud konstatuje, že po rozkliknutí webového odkazu, který ve svém návrhu uvedli přímo navrhovatelé a která měla odpovídat odkazu uvedenému ve vyhlášce odpůrce, se zobrazila webová stránka obsahující dokumentaci AZÚR (tyto úkony provedl jako důkaz při jednání dne 12. 2. 2026). Ostatně srovnatelný odkaz sdělil soudu i odpůrce, když ho soud vyzval k předložení správního spisu. Odpůrce uvedl část webového odkazu a též navazující cestu prostřednictvím prokliků konkrétních dlaždic [<https://stredoceskykraj.cz/web/odboruzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/uzemni-planovani> -> dlaždice „Vydané ZÚR a jejich aktualizace“ -> dlaždice „9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (11/2024)“ -> odkaz „Dokumentace 9. aktualizace ZÚR SK“]. Soud při jednání dne 12. 2. 2026 provedl k důkazu zobrazení webových stránek odpůrce a proklikal jednotlivé „dlaždice“.]
129. Soud sice ze správního spisu zjistil, že je ve vyhlášce krajského úřadu ze dne 11. 11. 2024, č. j. 148393/2024/KUKS, uveden odkaz odlišný od toho, který do svého návrhu uvedli navrhovatelé. Ve vyhlášce je uvedeno, že „kompletní vydaná dokumentace a úplné znění po této změně jsou zveřejněny na webových stránkách Středočeského kraje: <https://stredoceskykraj.cz/web/uzemni-planovani>“, přičemž tento odkaz skutečně nevedl po zadání do příkazového řádku na stránky s dokumentací AZÚR, ale zobrazí se chybová hláška. Soud má nicméně za to, že je všeobecně známou skutečností, že url odkazy na webové stránky s konkrétním obsahem se časem mění v důsledku různých aktualizací stránek, jiného rozvržení a uskupení obsahu těchto stránek a nelze rozumně očekávat, že bude url adresa shodná (a tedy funkční) i po několika letech. Soud považuje za podstatné to, zda je dokumentace dálkovým přístupem zveřejněna a zda je zveřejněna na webových stránkách, na kterých by to mohla veřejnost očekávat. Napadené OOP je zveřejněno na webových stránkách odpůrce, a to ve srozumitelných krocích (skrže prokliky dlaždic, které jsou pojmenovány způsobem, který skutečně odpovídá obsahu, který následně zpřístupní). Soud neshledal pochybení na straně odpůrce při zpřístupňování ať už návrhu napadeného OOP, nebo i platného a účinného znění AZÚR. Námitka není důvodná.
130. Ke zbývajícím námitkám soud uvádí, že jsou mimo předmět přezkumu a nelze se jimi zabývat. Jde o navrhovatelé namítaný způsob, jakým Správa železnic prezentuje zvolenou trasu, zda poskytovala podrobnější informace, nebo způsob, jakým jednala s občany a dotčenými obcemi. Předmětem tohoto řízení není ani skutečnost, že Nejvyšší kontrolní úřad

měl v roce 2025 v plánu kontrolu zaměřenou na *Peněžní prostředky určené na přípravu výstavby rychlých železničních spojení* nebo že odpůrce ani po vydání napadeného OOP nehodlá zpracovat územní studii. Při přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 4 s. ř. s.).

3. Posouzení vlivu koridorů na životní prostředí z obecného hlediska

131. Soud se v této části zabývá posouzením vlivu koridorů VRT na životní prostředí. Zaměřuje se na vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, včetně kompenzačních opatření a pravidel pro jejich sledování, na obsah VVURÚ a hodnocení SEA. Vyjadřuje se i k vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů, na která poukazovali navrhovatelé v návrhu. Dopadům do jednotlivých složek životního prostředí se soud věnuje v samostatné části (viz body 216 a násl. tohoto rozsudku).

3.1. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

132. Navrhovatelé vytýkali odpůrci nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů VRT a nesplnění podmínek SEA vypracovaných ke 4. aktualizaci PÚR. S poukazem na rozsudek NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013-87, tvrdili, že odpůrce neprovedl vyhodnocení vlivů na úrovni jednotlivých obcí, odmítl se zabývat navrhovateli namítanými konkrétními střety VRT s hodnotami a chráněnými zájmy, neidentifikoval téměř žádné konkrétní kumulativní a synergické vlivy (dopady na klima, ovzduší, kulturní dědictví a hmotný majetek nejsou vůbec identifikovány). Nezohlednil je při posuzování variant řešení, nenavrl žádná kompenzační opatření, nestanovil pravidla pro sledování vlivů (střetů) a vlivy nevyhodnotil.
133. Navrhovatelé též tvrdili, že hodnocení SEA ke 4. aktualizaci PÚR identifikovalo řadu významných kumulativních a synergických vlivů. AZÚR tyto vlivy nekonkretizovala a nerozvinula. S poukazem na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, uvedli, že zpracovatel je povinen vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Chybí posouzení VRT Praha – Brno jako celku a posouzení celého systému *Rychlých spojení* ve spojitosti zejména s dálniční sítí, a to z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR. Přínos VRT vychází především z republikových hledisek (vnitřní trh EU a konkurenceschopnost), zatímco konkrétní přínosy pro dotčené kraje a obce se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na přírodu a krajinu mimo hlavní centra jsou ignorovány nebo bagatelizovány. Nejsou řešeny finanční kompenzace.
134. K otázce posouzení kumulativních a synergických vlivů NSS již v rozsudku ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, č. 2106/2010 Sb. NSS, konstatoval, že právě „*pořizování ZÚR lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí.*“ Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je povinnou součástí hodnocení SEA (rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS). Judikatura k hodnocení kumulativních a synergických vlivů vychází zejména z bodu 45 rozsudku NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013-87, v němž NSS konstatoval, že „*pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů je třeba 1) nejprve řádně zjistit skutkový stav (stav životního prostředí v řešeném území), 2) vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být* Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit, 3) zohlednit a zhodnotit kumulativní a synergické vlivy při posuzování variant řešení, 4) popsat použitou metodologii, 5) navrhnout kompenzační opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů a 6) stanovit pravidla sledování těchto vlivů.“ NSS rovněž zdůraznil, že povinností je kumulativní a synergické vlivy v zásadách územního rozvoje nejen identifikovat, ale také vyhodnotit.

135. V judikatuře NSS lze nalézt i požadavky na rozsah hodnocení. V rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012-105, ze kterého vychází i novější judikatura (např. rozsudky NSS ze dne 24. 2. 2023, č. j. 8 As 98/2020-23, č. 4464/2023 Sb. NSS, nebo ze dne 4. 4. 2023, č. j. 7 As 88/2021-88), uvedl, že *„nelze trvat na tom, aby ve vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly výslovně zapracovány veškeré záměry obsažené v zásadách územního rozvoje a jejich možné hromadné a skupinové vlivy na životní prostředí v kombinaci s každým dalším záměrem, který je v zásadách územního rozvoje vymezen, nýbrž je dostačující, pokud dojde ke zhodnocení kumulativních a synergických vlivů pouze mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu vůbec přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na povahu a rozsah záměrů, k jejichž kombinaci dochází, nebo v důsledku zjištění učiněných v rámci řádně prováděného procesu pořizování zásad územního rozvoje.“* (bod 73).
136. Pokud jde o přezkum opatření obecné povahy soudy, platí, že v souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud toliko přezkoumá, zda posouzení kumulativních a synergických vlivů *„má zákonem požadované náležitosti, zda je srozumitelné a logicky konzistentní a zda bylo zohledněno v navazujících rozhodovacích procesech. Správní soudy nejsou povoleny k tomu, aby hodnotily odbornou stránku věci, neboť takový přezkum jim nepřísluší; odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na pořizovateli územně plánovací dokumentace a osobách, které k tomu disponují odpovídajícím vzděláním a erudicí a které pořizovatel zpracováním odborných podkladů pověřil. Je proto namístě, aby správní soudy při přezkumu opatření obecné povahy tohoto typu postupovaly obzvlášť obezřetně.“* (rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012-105, bod 78). Soudy mohou přezkoumat pouze to, zda vyhodnocení vlivů má zákonem požadované náležitosti, zda je srozumitelné a logicky konzistentní.
137. Výše uvedeným požadavkům na posouzení kumulativních a synergických vlivů AZÚR dostojí. Odpůrce nechal zpracovat VVURÚ. V něm shrnul hlavní cíle (část A, kapitola 1), zhodnotil vztah ke stávající koncepci ochrany životního prostředí (část A, kapitola 2), popsal údaje o současném stavu životního prostředí (část A, kapitola 3), analyzoval a identifikoval jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být významně ovlivněny (část A, kapitola 4) a poukázal na současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být významně ovlivněny (část A, kapitola 5). Popsal použitou metodiku (část A, kapitola 6.2 a 7.2). Věnoval se zhodnocení stávajících a předpokládaných kumulativních a synergických vlivů (část A, kapitola 6) a porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů dle jednotlivých variant řešení (část A, kapitola 7). Vyjmenoval a popsal navrhovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí (část A, kapitola 8) a zhodnotil způsob zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí a jejich zohlednění při výběru variant řešení (část A, kapitola 9). Navrhl ukazatele pro sledování vlivů změn na životní prostředí (část A, kapitola 10). Navrhl a odůvodnil požadavky na

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí (část A, kapitola 11). Shrnul výsledky vyhodnocení vlivů a obsah navržených opatření (část A, kapitola 12 a 13). Vypořádal se s požadavky stanoviska MŽP (pozn. soudu: odpůrce měl patrně na mysli stanoviska MŽP ze dne 4. 8. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2988) (část A, kapitola 14), provedl vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech (část C) a provedl vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování obsažených v PÚR (část E).

138. Navrhovatelé namítali, že v současnosti chybí posouzení VRT Praha – Brno jako celku a posouzení celého systému tzv. *Rychlých spojení* ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR. Tuto námitku spojovali zejména s tím, že není zpracován územní rozvojový plán. Soud však již výše uvedl, že nebylo nutné, aby řešené koridory byly nejprve vymezeny v územním rozvojovém plánu. Nebylo ani nutné vlivy zohledňovat u variant řešení, neboť koridory byly předmětem AZÚR invariantně (tím se soud také již zabýval).
139. K námitce navrhovatelů, že VRT Praha – Brno má republikový 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 krajů nedokáže posoudit vlivy VRT a sítě *Rychlých spojení* jako celku na celou republiku, 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 (obdobně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 191). Současně byly posouzeny vlivy na životní prostředí u všech variant prověřovaných Studií proveditelnosti [srov. *Oznámení koncepce dle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb.; dokument A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 (Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019; a dokument A.2.6.1 Posouzení vlivů na složky životního prostředí*]
140. S navrhovateli proto nelze souhlasit v tom, že nebyl posouzen vliv VRT Praha – Brno jako celku a systém *Rychlých spojení* na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR. Realizace VRT Praha – Brno vzešla z Aktualizace č. 4 PÚR, která ji vymezila jako záměr ŽD4 a zařadila ji společně s dalšími koridory (ŽD1 až ŽD8) do sítě *Rychlých spojení* (srov. čl. 83a a násl. PÚR). Během pořizení 4. aktualizace PÚR bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, ve kterém byly identifikovány a vyhodnoceny potenciální republikové kumulativní a synergické vlivy železniční dopravy (srov. str. 126 a násl., 141 a násl., 158 a násl. 179 a násl. *Přílohy A k Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*). Soud upozorňuje, že Aktualizace č. 4 PÚR není předmětem přezkumu v tomto řízení, proto pouze nad rámec uvádí následující: mezi hlavní potenciální kumulativní a synergické vlivy se podle posledně citovaného dokumentu řadí zábory zemědělského a lesního půdního fondu a střety s migračními koridory u liniových záměrů (str. 145). Dopravní koridory (silniční a železniční) totiž zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území (str. 130 a 138), přičemž kumulativně ovlivňují migrační prostupnost v ČR (str. 130). Na druhou stranu Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

existují i kladné kumulativní vlivy, především díky odvedení zdrojů znečištění ovzduší a akustického znečištění mimo nejvíce osídlené oblasti. Realizací těchto staveb se bude kumulativně snižovat zátěž obyvatel hlukem nebo emisemi z dopravy (str. 146). Aktualizace č. 4 PÚR tedy vyhodnocuje celorepublikový dopad VRT Praha – Brno a sítě *Rychlých spojení* na životní prostředí (srov. též str. 181 *Přílohy A k Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*). K navrhovateli tvrzenému dopadu na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé republiky 4. aktualizace PÚR uvádí, že stavba VRT Praha – Brno „bude mít v krajině podobné dopady jako výstavba dálniční sítě. Úsek povede přes Vysočinu, která je protkána sítí migračních koridorů pro volně žijící živočichy, u nichž bude nutné zajistit průchodnost pomocí odpovídajících zmírňujících opatření. (...) Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. (viz str. 195 *Přílohy A k Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*).“ I přes tyto dopady byl vliv na přírodu a krajinu republikově hodnocen jako potenciálně mírně negativní (-1), což není vzhledem ke škále možných hodnocení nejhorší výsledek [tím je potenciálně významně negativní vliv (-2) – srov. klasifikaci vlivů na str. 181 *Přílohy A k Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území* – pozn. soudu].

141. Především ale požadavek navrhovatelů, aby AZÚR posoudila VRT Praha – Brno jako celek a celou síť *Rychlých spojení* z celorepublikových hledisek na fragmentaci krajiny a propustnost území, není namístě, neboť přesahuje rozsah působnosti zásad územního rozvoje. Zásady územního rozvoje (a jejich aktualizace) se vydávají pro území kraje. Jejich smyslem je popsat a vyhodnotit zjištěné a předpokládané závažné vlivy na životní prostředí s dopadem do území kraje, pro které jsou vydávány. Není nutné, aby v ZÚR SK byly posuzovány záměry, které se zjevně nachází a mají dopady pouze na území jiných krajů. Soud opakuje, že je dostačující, pokud dojde ke zhodnocení kumulativních a synergických vlivů pouze mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu vůbec přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na povahu a rozsah záměrů, k jejichž kombinaci dochází, nebo v důsledku zjištění učiněných v rámci procesu pořizování ZÚR. Těmto požadavkům odpůrce dostal. Takové záměry ve VVURÚ identifikoval a vyhodnotil (např. silnice I/2 a II/125, dálnici D11, železniční tratě 011, 014 aj.). Navrhovatelé pak netvrdili, jaké konkrétní dopady má např. část VRT u Brna na krajinu, obce či obyvatele nacházející se ve Středočeském kraji.
142. Navrhovatelé pak také namítali, že celostní posouzení nemůže být řádně provedeno na úrovni PÚR, neboť v PÚR je koridor vymezen pouze schematicky rovnou osou. K tomu soud uvádí, že pouze schematické vymezení koridoru nebrání řádnému celostnímu posouzení, neboť možné vlivy vyplývají již ze samotného charakteru stavby, jeho přibližné umístění pak umožňuje rámcově analyzovat lokality, kterými bude pravděpodobně procházet, a identifikovat v nich možné dotčené oblasti. Celostní posouzení by mělo toliko v *hrubých* rysech nastínit charakter dopadu a posoudit vzájemně se protínající zájmy z hlediska jejich základních principů. Až na úrovni ZÚR a následně územních plánů je možné počítat s podrobnějším vyhodnocením vlivů konkrétně umístěné liniové stavby.
143. S ohledem na uvedené skutečnosti soud nepřisvědčil ani námitce navrhovatelů, že jde o tzv. *salámovou metodu*. Takto bývá neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné realizovatelné a prosaditelné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. NSS uvedl např. v rozsudku ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301, že by měl být určitý Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

návrh podroben posouzení vlivů na životní prostředí jako jeden záměr. Realizace určité stavby má totiž dopad na životní prostředí jako celek. Salámová metoda tak představuje účelové obcházení zákona (srov. též rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2014, č. j. 2 As 119/2014-31). V projednávané věci nedochází k povolování stavby VRT, nýbrž *pouze* k vymezení koridorů. Posouzení vlivů konkrétní stavby VRT na životní prostředí bude předmětem navazujících procesů (řízení EIA). Odkaz na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, je v tomto ohledu nepřipadný. Soud zdůrazňuje, že odpůrce byl povinen posoudit toliko vlivy koridorů na území Středočeského kraje, nikoli celé trasy koridoru VRT Praha – Brno a její stavby, toto bylo posouzeno v rámci Aktualizace č. 4 PÚR. Na tom nic nemění ani skutečnost, že v době vydání napadeného OOP nebyl koridor vymezen v územním rozvojovém plánu.

144. K tvrzení navrhovatelů, že odpůrce neprovedl vyhodnocení vlivů na úrovni jednotlivých obcí, soud uvádí, že obecně není nezbytně nutné provádět detailní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve vztahu *ke každé jednotlivé obci*. Jak plyne ze shora citované judikatury, smyslem takového vyhodnocení v zásadách územního rozvoje nebo jejich aktualizaci je vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, a vytipovat konkrétní *lokality* (nikoli tedy konkrétní obce), v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit. Tímto způsobem odpůrce postupoval. VVURÚ v části A postupně u každé složky životního prostředí poukazuje na relevantní jevy a vlivy, u nichž přichází v úvahu potenciální střet s VRT. Popisuje a vyhodnocuje možný vliv koridorů D216 a D217 na ovzduší a klima (kapitola 6.2.1) a na zdraví obyvatel. Zaměřuje se na vliv hluku z VRT, včetně jeho kumulace ze stávající a plánované železniční a silniční sítě (kapitola 6.2.2 a 6.2.3). Popisuje vlivy na povrchové a podzemní vody (kapitola 6.2.4) a na ZPF. Zaměřuje se i na kumulativní vlivy ZÚR a jejich 1. a 2. aktualizace na celkový zábor ZPF ve Středočeském kraji (kapitoly 6.2.5 a 6.3). Rovněž identifikuje, kterými lesními komplexy koridory prochází. Vyhodnocuje, zda zasahují do PUPFL nebo ochranného pásma lesa (kapitola 6.2.6). Dále přibližuje vliv koridorů na horninové prostředí a přírodní zdroje (kapitola 6.2.7). Vyjmenovává skladební prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“, kapitola 6.2.8) a území zařazená mezi regiony lidové architektury (kapitola 6.2.10), do nichž koridory zasahují. Zabývá se i vlivem na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví (kapitola 6.2.10). Poukazuje na stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti osy koridorů, u nichž nelze vyloučit nutnost změny využití, příp. demolici (kapitola 6.2.11). Uvádí i výčet památných stromů, které se nacházejí v trase koridorů (kapitola 6.2.8). Obecným požadavkům judikatury proto VVURÚ vyhovělo. Vyhodnocením dopadů konkrétních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se soud bude ještě věnovat.
145. Soud se neztotožnil ani s tvrzením navrhovatelů, že nebyly identifikovány žádné kumulativní a synergické vlivy na klima, ovzduší, kulturní dědictví a hmotný majetek. Toto tvrzení patrně vychází z toho, že VVURÚ v tabulce 28: *Shrnutí výsledků vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů* (str. 108) ve vztahu ke klimatu, ovzduší, kulturnímu dědictví a hmotnému majetku uvádí souhrnnou hodnotu 0. To ale neznamená, že nebyly zjištěny žádné vlivy VRT na tyto složky životního prostředí, nebo že nedošlo k posouzení dopadů.
146. VVURÚ na str. 102 uvádí, že hodnota 0 znamená: „*bez vlivu/zanedbatelný vliv*.“ Vysvětluje, Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

že „v měřítku zpracování nebyl identifikován kumulativní či synergický vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik. Dotčeném území nejsou připravovány záměry, které by ve spojení s hodnoceným koridorem mohly vést ke vzniku kumulativního či synergického vlivu na danou složku životního prostředí.“

147. U klimatu a ovzduší odpůrce identifikoval potenciálně mírně negativní krátkodobý a střednědobý vliv (-1). Na druhou stranu zjistil potenciálně pozitivní dlouhodobý až trvalý vliv (+1). Souhrnně pak z celkového hlediska dospěl k závěru o „zanedbatelném vlivu (0)“. Odpůrce v kapitole 6.2.1. *Vlivy na ovzduší a klima* uvedl, že pro zhodnocení vlivů na klimatický systém je podstatný vliv koridorů na produkci emisí skleníkových plynů. „Tento vliv je hodnocen jako pozitivní. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, přičemž dle příslušných metodik (např. European Investment Bank Project Carbon Footprint Methodologies. 2020) platí, že měrné emise skleníkových plynů jsou u vysokorychlostních tratí (pro osobní dopravu), resp. u elektrifikovaných železnic (pro nákladní dopravu) cca 8–9krát nižší než u dopravy silniční. Lokální vlivy na klima pak zahrnují ovlivnění mikroklimatických poměrů v bezprostřední blízkosti obou tratí. Tyto vlivy budou vzhledem k charakteru železničních tratí (alespoň částečně propustný povrch, alespoň dílčí ozelenění) mírné až zanedbatelné. Krátkodobé a střednědobé vlivy na klima nelze předpokládat.“ U klimatu tedy odpůrce shledal podstatný pozitivní vliv VRT na produkci skleníkových plynů z důvodu omezení části automobilové dopravy a mírné až zanedbatelné vlivy na ovlivnění mikroklimatických poměrů v bezprostřední blízkosti obou tratí.
148. V případě vlivů na kvalitu ovzduší VVURÚ uvádí, že „lze za hlavní vliv považovat převzetí části výkonu automobilové dopravy. Hodnocení je prakticky shodné jako v případě vlivů na klima, dlouhodobé vlivy jsou hodnoceny jako pozitivní, neboť realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční a tím přispívá ke snížení imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. V případě koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1, částečně i D11 a v menší míře též souběžně vedené silnice. U koridoru D217 lze očekávat pozitivní vlivy zejména v okolí komunikací propojujících region Nymburska a Prahu. Přesun cestujících na železnici má kromě toho pozitivního vlivu i na kvalitu ovzduší v sídlech, která jsou zdrojem a cílem příslušných cest, pokud je zajištěno odpovídající provázání na místní veřejnou dopravu. Celoplošně pak lze očekávat mírné snížení produkce emisí z nákladní dopravy, neboť realizace VRT přispěje k uvolnění kapacit pro přepravu nákladu i na dalších tratích. Celkově lze dlouhodobé vlivy 9A ZÚR SK na kvalitu ovzduší hodnotit jako pozitivní. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru. Jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumisťování deponií a souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, skrápění prašných ploch, omývání vozidel vyjíždějících ze stavby atd. Střednědobé vlivy na kvalitu ovzduší se nepředpokládají.“ U kvality ovzduší odpůrce shledal dlouhodobý pozitivní vliv VRT na produkci skleníkových plynů z důvodu omezení části automobilové dopravy. Nalezl i krátkodobé vlivy, které hodnotil jako mírně negativní, a které jsou spojeny se samotnou realizací záměru, které však nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření. Střednědobé vlivy na

kvalitu ovzduší se nepředpokládají. Souhrnně tak dospěl k závěru o *zanedbatelném vlivu* (0). Soud uvádí, že navrhovatelé pouze vyjádřili nesouhlas s vyhodnocením vlivů na ovzduší (bod 376 návrhu), aniž by s vlastním vyhodnocením věcně polemizovali. Soud neshledal ve vyhodnocení dané části vady, které by vedly k závěru, že je vyhodnocení nesrozumitelné nebo nekonzistentní.

149. Co se týká kulturního dědictví, tabulky shrnující výsledky hodnocení vlivů (tabulky 26–28) uvádějí hodnotu 0. V kapitole 6.2.10, která se týká souhrnného vyhodnocení vlivů na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví (str. 99–100), odpůrce nicméně uvedl, že využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou. Koridory zasahují do území zařazených mezi regiony lidové architektury (dále jen „RLA“). Koridor D216 prochází v délce cca 10 km RLA Českobrodsko a v délce cca 8 km RLA Kutnohorsko. Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbursko a Městečko. Jiné vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví provedeným hodnocením identifikovány nebyly. Pokud tedy odpůrce přidělil vlivu VRT na kulturní dědictví hodnotu 0, pak to v kontext VVURÚ znamená, že bude mít *zanedbatelný vliv*.
150. Pokud jde o vliv na hmotný majetek, tak v tabulce 28 souhrnného vyhodnocení je hodnota 0. Krátkodobý a střednědobý vliv, stejně jako dlouhodobý a trvalý vliv je nicméně v tabulkách (26 a 27) hodnocen jako potenciálně mírně negativní (-1), což odpůrce zdůraznil i v kapitole 6.2.11, která se týká souhrnného vyhodnocení vlivů na hmotný majetek (str. 100). Podle VVURÚ jsou koridory D216 a D217 vymezeny v kontaktu s prvky dopravní a technické infrastruktury. Využitím koridoru dojde k ovlivnění těchto prvků. *„V koridoru D216 se stavební objekty vyskytují na území obcí Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). Na k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Do plochy zemědělského areálu v k. ú. Újezdec zasahuje koridor pouze okrajově a je pravděpodobné, že upřesněním trasy v podrobnějším měřítku bude možné (i s ohledem na šířku koridoru) zásah do areálu vyloučit. V případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). Ve všech případech se jedná o výrobní nebo skladové areály. Rozsah zásahu do těchto ploch není možné v měřítku ZÚR stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v ÚPD dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy. Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako mírně negativní (-1). S výjimkou vlivu ve vztahu k objektu v k. ú. Chlístovice (koridor D216). Šířkové uspořádání koridoru umožňuje minimalizaci vlivu na hmotný majetek.“* Z výše uvedeného sice plyne, že odpůrce pochybil, pokud do tabulky 28 uvedl hodnotu 0. Toto pochybení ovšem nezakládá nezákonnost AZÚR. Z obsahu VVURÚ totiž jednoznačně plyne, že vliv na hmotný majetek je hodnocen jako potenciálně mírně negativní (-1). Souhrnně totiž nebyly identifikovány významně negativní vlivy přesahující hranice kraje ani hranice České republiky.
151. Ohledně námitky, že nebylo provedeno hodnocení VRT na krajinný ráz a celkové dopady na dotčené venkovské lokality (odst. 357 návrhu), soud uvádí, že se toto posouzení nachází na str. 98, 99 a 106. VVURÚ. Soud nebude uvedenou pasáž citovat, neboť s ní navrhovatelé ani nijak nepolemizují. Námitka není důvodná, neboť hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz bylo provedeno.

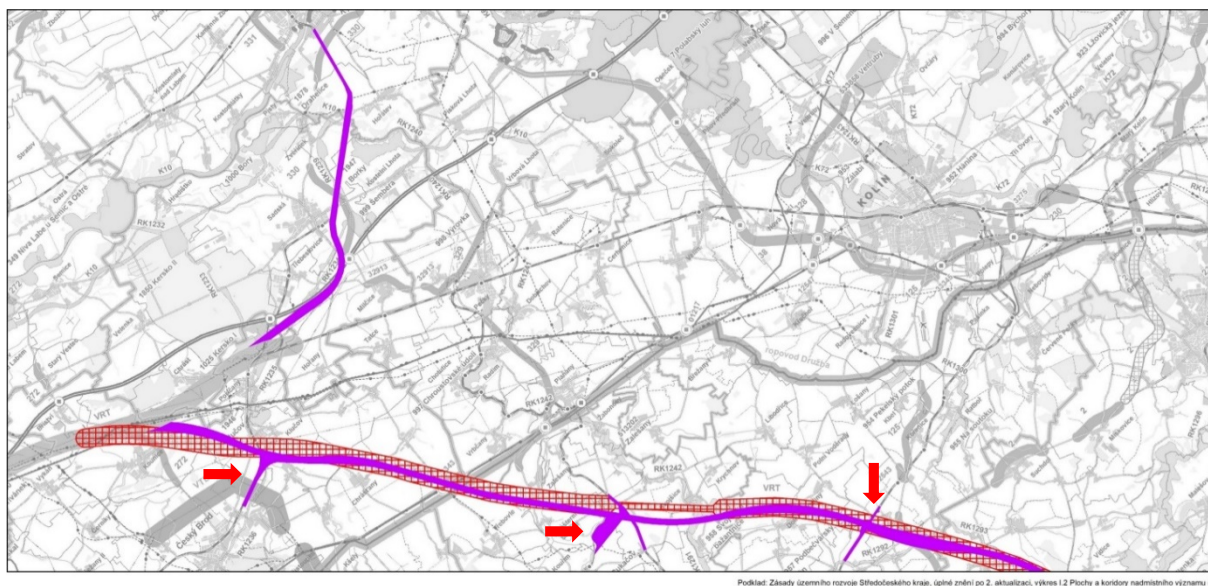
152. Není důvodná ani námitka, že odpůrce popsal metodiku posuzování jen formálně a že metodika je nesprávná, protože ve volné krajině nebyly identifikovány téměř žádné konkrétní kumulativní a synergické vlivy, a vůbec nebyly identifikovány kumulativní a synergické vlivy na klima a ovzduší, kulturní dědictví, a hmotný majetek. Jak plyne z výše uvedeného, odpůrce vlivy zjistil, popsal a vyhodnotil. Soud k tomu doplňuje, že odpůrce nepopsal zvolenou metodiku pouze na str. 100–102 VVURÚ, jak uvádí navrhovatelé v návrhu, ale též na str. 111–113. Přestože tak navrhovatelé odpůrci vytýkali, že AZÚR neobsahuje řadu prvků, sami nevěnovali dostatečnou pozornost textu AZÚR. S věcným posouzením pak nikterak nepolemizují.
153. VVURÚ rovněž splňuje požadavek na způsob vyhodnocení formulovaný v rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, že je třeba vycházet z nejhorší možné varianty pro území. Vychází totiž z nejvyšších hodnot škodlivých látek při posuzování dopadů na ovzduší (str. 23) nebo z nejvyšší dopravní zátěže na okolí hlukem ze silniční a železniční dopravy (str. 32). Při posouzení dopadů hlukem uvažuje „*průchod územím v nejméně příznivé pozici, tedy při okraji vymezeného koridoru vždy nejbližše stávající chráněné zástavbě*“, a bez protihlukových opatření. Oproti podkladu (RFF/SNCF Réseau) pracuje též s útlumem 3 dB na dvojnásobnou vzdálenost (str. 78). Navrhovatelé pak v obecné části návrhu neuvedli, s jakou konkrétní *ještě horší* variantou v rámci koridorů měl odpůrce pracovat.
154. Soud se neztotožnil s navrhovateli ani v tom, že přínos VRT vychází především z celorepublikových hledisek (vnitřní trh EU a konkurenceschopnost), zatímco konkrétní přínosy pro dotčené kraje a obce se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Podle VVURÚ bude mít VRT pozitivní dopady na (lokální) klima a ovzduší. „*Realizace vysokorychlostní trati vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. U vlivů na klima existuje též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch apod., které však bude na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů.*“ (str. 146). Navrhovatelé rovněž pomíjí, že koridory nebudou sloužit pouze pro vozy vysokorychlostní železnice, které projedou Středočeským krajem *bez jediného zastavení*. Odpůrce naopak na str. 23 odůvodnění AZÚR poukázal na to, že „*na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Jak navíc navrhovatelé sami opakovaně tvrdili, nově je ve Středočeském kraji zvažována realizace terminálu Bečváry–Kořenice, u něhož lze předpokládat, že nabídne návaznost do dalších koutů Středočeského kraje díky přestupu na místní tratě. Touto optikou lze nahlížet i na další kraje, kterými VRT bude procházet. Výhody koridorů přitom nejsou spojeny pouze s dopravní obslužností. Podle odpůrce je zásadní fakt, který byl v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí opakovaně zdůrazňován, že vymezení koridorů vytváří systémový předpoklad pro převedení významné části přepravních výkonů ze silnice na železnici, a to jak v oblasti osobní, tak i nákladní dopravy a ve svém důsledku tedy i k poklesu dopravní zátěže na silniční síti (str. 9 Přílohy č. 3 – *návrh vyhodnocení připomínek – část A*; připomínka č. 37). Přímý pozitivní vliv se projeví např. i v počtu pracovních příležitostí a zaměstnanosti v sektorech hospodářství (str. 174 VVURÚ).
155. Soud poukazuje na to, že navrhovateli odkazované stanovisko MŽP z 17. 5. 2022, č. j. MZP/2022/710/1398, bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

ze dne 22. 11. 2023, č. j. MZP/2023/710/3609, přičemž tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu mezi MŽP a pořizovatelem AZÚR. Výsledek řešení tohoto rozporu pak tvoří doplnění odůvodnění AZÚR. Navrhovatelé v příslušné části návrhu nijak tento procesní vývoj nereflektovali, neuvedli, které konkrétní skutečnosti zůstaly nedostatečně vypořádány. Není však úkolem soudu, aby za navrhovatele domýšlel konkrétní argumenty.

156. Navrhovatelé tvrdili, že odpůrce nesprávně uvádí, že VRT jsou součástí sítě TEN-T, ačkoli do ní ještě nebyly zařazeny. Soud souhlasí s navrhovateli potud, že z některých dílčích částí AZÚR se to tak může jevit. Např. na str. 10 odůvodnění AZÚR je uvedeno: „*Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Brno. Propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou. Součást TEN-T.*“ Takové vyjádření nicméně musí být vykládáno v kontextu celé AZÚR. Na str. 14 odůvodnění AZÚR totiž odpůrce uvedl: „*navrhuje na území Středočeského kraje další záměr **vedoucí** ke zlepšení dopravní obslužnosti kraje **a jeho napojení** na transevropskou síť TEN-T prostřednictvím vymezení koridorů železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk.*“ Na str. 3 předmluvy rozhodnutí o námitkách pak doplnil, že *důvodem vymezení koridoru ŽD4 (RS1 v úseku Praha – Brno) v rámci 4. aktualizace PÚR ČR je jeho potřeba pro propojení největších Evropských měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou, která **bude** součástí soustavy TEN-T.* (zvýrazněno soudem) Z obsahu AZÚR vyplývá, že koridory pro VRT jsou navrženy jako budoucí součásti této sítě, neboť obecně VRT jsou její součástí. Nejedná se o zavádějící informaci, která by byla v rozporu se skutkovým stavem.
157. Soud nesouhlasí s navrhovateli, že se přínosy VRT uvedené pro kraje a obce omezovaly pouze na *povrchní* konstatování o dopravní obslužnosti. Podle odpůrce se jedná o environmentálně šetrnou formu dopravy. Dojde ke zkvalitnění dopravní obslužnosti měst republikového významu (Praha – Brno – Ostrava) a měst ležících na těchto tratích. Realizací těchto staveb železniční dopravy dojde k výraznému zvýšení plynulosti jízdy a zkrácení přepravní doby. Na trati kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h budou jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě (koridor D216). VRT ve směru na Wrocław (koridor D217) zajistí rychlou dopravu do turistických oblastí Krkonoš a Orlických hor. Koridory posílí dopravní obslužnost v místech, která nejsou v současné době železniční dopravou obsloužena. Koridory mohou mít kladný vliv na kvalitu života obyvatel v městech napojených na předmětné tratě, protože v těchto místech může dojít k hospodářskému rozvoji či k usnadnění dojížděky za prací pro obyvatele. Dojde k podpoře regionálního centra Středočeského kraje (např. Český Brod). Územní rozvoj se bude potenciálně rozvíjet ve městech, která budou ležet na navrhované železnici (vč. železniční stanice). Koridory mají nepřímý vliv na podporu cestovního ruchu tím, že zkracují dobu přepravy potenciálních turistů mezi významnými českými městy, která jsou turisticky hodnotná. Zároveň AZÚR podporují výkonnou síť osobní i nákladní železniční dopravy mezinárodního významu. Vymezením železniční tratě pro VRT nejen ve Středočeském kraji se zajistí přeshraniční mobilita, která přinese hospodářský rozvoj ve všech dotčených regionech. (str. 1–2 a 178–183 VVURÚ). Námitky nejsou důvodné.

3.2. Neaktuální skutkový stav – terminál Bečváry-Kořenice

158. Navrhovatelé namítali, že předmětem projednání AZÚR nebyl terminál Bečváry-Kořenice. Podkladová Studie proveditelnosti ani SEA a VVURÚ tedy neodpovídají aktuálnímu skutkovému stavu, nijak tento nový terminál nezohledňují a nehodnotí tak jeho negativní vlivy na okolí. Navrhovatelé mají za to, že umístění terminálu Bečváry-Kořenice uprostřed území Středočeského kraje podstatně mění charakter a parametry trasy VRT (např. že by se s novým terminálem musely podstatně změnit přepravní časy VRT, dopravní obslužnost, predikce provozu a v neposlední řadě nový terminál podstatně mění charakter a rozsah negativních vlivů VRT na své okolí). Správa železnic si podle navrhovatelů nemůže „jen tak přikreslit“ do projektu VRT nový terminál“.
159. Soud k tomuto návrhovému bodu zdůrazňuje, že navrhovatelé neuvedli, jak konkrétně se dotýká jejich veřejných subjektivních práv případné nevymezení koridoru Bečváry-Kořenice v AZÚR. Navrhovatelé pouze obecně zmínili, že má umístění terminálu negativní vliv na své okolí, ale žádné individualizované argumenty nepřednesli. Již s ohledem na nedostatek tvrzení nemohl být tento návrhový bod důvodný.
160. Soud pak pouze nad rámec uvedeného uvádí, že terminál Bečváry-Kořenice je zohledněn v platné a účinné AZÚR, byť jej přímo (jako stavbu) nevymezovala (ani nemohla). Z grafické části výroku (výkresu I.2 Plochy a koridory nadmístního významu) je patrné, že je koridor železnice (vyznačen fialovou barvou) v některých svých částech širší, resp. tvoří jakési křižovatky. (soud tato místa zdůraznil červenými šipkami).



LEGENDA K 9. AKTUALIZACI
DOPRAVA
 NÁVRH
 UZEMNÍ REZERVA
 Železnice
 Železnice - rušená

Předmětem AZÚR nebylo *vymezení* konkrétních terminálů na koridoru, ale toliko vymezení vlastního koridoru VRT. Srov. např. odst. 12 na str. 3 přílohy č. 5 AZÚR, ve kterém je uvedeno, že „[p]ředmětem pořizovacího procesu jsou vymezované plochy a koridory, a nikoliv konkrétní technické řešení staveb, či opatření (např. požadavky ke konkrétní stavbě dráhy, terminálům zastávkám, parkovištím) z čehož je patrné, že předmětem tohoto procesu

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

nemohou být ani jejich vlivy a dopady, ani jevy ovlivnitelné těmito faktory.“

161. Podle § 31 odst. 1 stavebního zákona zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje, mohou být součástí zásad územního rozvoje, pokud to ministerstvo ve stanovisku podle § 37 odst. 8 z důvodů významných negativních vlivů přesahujících hranice kraje nevyloučí. Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor pro územní rezervu. Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popisou a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje
162. Soud konstatuje, že předmětem AZÚR (obecně zásad územního rozvoje) není v souladu s § 31 odst. 1 stavebního zákona vymezení konkrétních staveb. AZÚR vymezuje toliko koridor, který prakticky představuje vymezení *prázdného pruhu území*, do kterého je možné až následujícími postupy podle stavebního zákona umístit *stavbu* železniční tratě a *stavby* související (tedy i terminálu). Stavba vlastní tratě ani souvisejících staveb není součástí AZÚR a vlivy na životní prostředí nejsou zkoumány z hlediska každého konkrétního záměru, ale z hlediska vlivu celé koncepce (srov. totožné závěry Krajského soudu v Ústí nad Labem v odst. 62 rozsudku ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209).
163. Nakonec soud uvádí, že zakreslení terminálu Bečváry-Kořenice v případném projektu Správy železnic nemá jakýkoli vliv na zákonnost AZÚR. Zakreslení terminálu v projektu neznamena, že bude terminál realizován bez příslušných povolení. Na projekt lze nahlížet toliko jako na plán, který má být teprve v budoucnu realizován, nikoli jako na dokument, který by byl snad nějak způsobilý měnit, nebo slovy navrhovatelů *dokreslovat* AZÚR.
164. Jelikož navrhovatelé v různých částech návrhu namítali, že nebyl dostatečně zjištěn skutkový stav, případně že některé podklady nebyly aktuální, doplňuje soud v závěru této části, že neshledal, že by odpůrce vycházel z nedostatečně zjištěného skutkového stavu nebo z neaktuálních podkladů. Z judikatury vyplývá, že by se soud při hodnocení aktuálnosti podkladů měl zaměřit zejména na to, zda údaje, z nichž bylo při pořizování zásad územního rozvoje či jejich aktualizaci vycházeno, nebyly zjevně zastaralé, nepodložené či neobjektivní, resp. zda se jednalo o podklady, které lze s přihlédnutím k charakteru zásad územního rozvoje považovat za přijatelné pro posouzení vlivů na životní prostředí, a v jejich rámci též synergických a kumulativních vlivů, na této úrovni územního plánování (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, bod 150, a rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931). Těmto požadavkům podklady, ze kterých pořizovatel vycházel při pořizování napadeného OOP, dostojí. O žádném z nich (zejm. o Studii proveditelnosti) nelze tvrdit, že je zjevně zastaralá, nepodložená či neobjektivní. Nečiní to z nich ani odlišný náhled na určitou problematiku nebo navržení nadstandardních požadavků na prověření (např. kvantifikace možných nefinančních nákladů souvisejících s poškozením životního prostředí během stavby, o níž hovoří navrhovatelé v bodě 917 návrhu), které přesahují míru podrobnosti ZÚR. Týkají se totiž mezinárodních a republikových hledisek

(srov. např. vlivy a dopady trasy Praha – Drážďany na str. 2 stanoviska Zeleného kruhu, kterého se navrhovatelé opakovaně dovolávali), jednak spadají do působnosti územních a regulačních plánů (viz např. požadavek na plán kompenzací zmíněný na konci str. 5 stanoviska Zeleného kruhu).

165. Soud opakuje, že smyslem ZÚR je koncepčně prověřit, 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. Nesouhlas s použitou odhadovanou kapacitou využití VRT cestujícími či jiný náhled na financování tomu překážku nevytváří. Námitky nejsou důvodné.

3.3. Kompenzační opatření a pravidla pro sledování odpovídají povaze zásad územního rozvoje

166. Soud nepřisvědčil námitce navrhovatelů, že nebyla navržena žádná konkrétní kompenzační opatření. Navržena jich byla celá řada (viz kapitolu 8 VVURÚ). VVURÚ navrhlo opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, opatření k omezení vlivů na vodu a přírodní léčebné zdroje, k omezení vlivů na ZPF a PUPFL, horninové prostředí, na biodiverzitu, flóru, faunu a ekosystémy, na krajinu a kulturně historické dědictví a hmotný majetek. Odpůrce zároveň přímo do výrokové části ZÚR doplnil povinnosti: 1) zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Maléšova, 2) minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty RLA Českobrodsko a Kouřimsko, 3) vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru D216 a D217, 4) zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátek a Zvěřinec (viz bod 2 odst. 4 textové části výroku AZÚR). Tím ostatně reagoval mimo jiné na stanovisko SEA, které právě tato opatření požadovala zakotvit, na což upozorňovali navrhovatelé v bodě 448 návrhu.
167. Navržená opatření považuje soud za dostatečná. Na úrovni zásad územního rozvoje stačí, pokud se stanoví kompenzační opatření formou uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní a synergické vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí (srov. rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, nebo ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, bod 26). To je dáno především tím, že bytí zásady územního rozvoje musí být na jednu stranu natolik konkrétní, aby dostatečně zajišťovaly ochranu životního prostředí a práv dotčených osob na úrovni kraje, avšak na druhou stranu stále natolik obecné, aby jednotlivým obcím umožňovaly vlastní konkrétnější a specifitější vymezení užití jednotlivých ploch v území (srov. např. rozsudky NSS 3 As 62/2019-101, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, nebo ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512). Opatření stanovená v AZÚR a ZÚR umožňují řešit konkrétní dopady VRT i na úrovni vícero obcí současně, což se promítne zejména do předmětu řízení EIA a řízení o povolení záměru. Ani ze stanoviska SEA přitom neplyne požadavek na ještě větší míru podrobnosti navržených opatření v AZÚR.
168. Napadené OOP vymezuje *pouze* koridor o proměnlivé šířce cca 200 metrů, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž šířka se bude pohybovat řádově v nižších desítkách metrů (cca 40 m). Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla za úkol chránit před hlukem, vibracemi, nebo zabránit konkrétním potenciálním škodám na dotčených

pozemcích a dalším dopadům na životní prostředí jak při výstavbě VRT, tak i při jejím provozu, budou předmětem až navazujícího povolovacího řízení (řízení o povolení záměru), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci (obdobně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 190).

169. K námitce navrhovatelů, že kompenzační opatření jsou pouze součástí VVURÚ, soud uvádí, že ZÚR a VVURÚ jsou relativně samostatné dokumenty. Z toho vyplývá, že v ZÚR nemusí být nutně vše, co je součástí VVURÚ (obdobně rozsudek NSS ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, body 107 a 108). Nikoli všechna opatření lze do ZÚR zařadit, aniž by se odpůrce prohřešil proti jejich obecnosti stanovené § 36 odst. 3 stavebního zákona, což odpůrce reflektoval. V bodě 12 předmluvy rozhodnutí o námitkách uvedl, že *„požadavky na uvedení konkrétních opatření k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí jsou v rozporu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť mohou být činěna konkrétním technickým řešením výsledného záměru a až v takovém stupni je možné věc v tomto detailu posuzovat.“* Obdobně se odpůrce vypořádával s námitkami navrhovatelů k jednotlivým složkám životního prostředí (srov. např. vypořádání námitek č. 22, 42, 57, 58 atd.). Současně ale poukázal na to, že některá opatření (požadavky) jsou již součástí platných ZÚR (srov. např. vypořádání námitek č. 33 na str. 72–73 rozhodnutí o námitkách). Do výroku AZÚR proto zahrnul pouze ta opatření, která jsou relevantní z hlediska podrobnosti zpracování této územně plánovací dokumentace a která ještě nejsou součástí ZÚR, jako opatření k vyloučení či minimalizaci zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (srov. např. vypořádání námitek č. 48 na str. 79–80 rozhodnutí o námitkách). Takový postup odpovídá koncepční povaze zásad územního rozvoje a judikatuře soudů. Námitka není důvodná.
170. Soud doplňuje, že v zásadách územního rozvoje nebo jejich aktualizaci není prostor ani pro stanovení konkrétních finančních kompenzací za zásahy do majetku. Na to odpůrce pamatoval, jelikož opakovaně poukázal na to, že rozsah zásahu není možné v měřítku ZÚR ještě stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy.
171. Není pravdivé ani tvrzení navrhovatelů, že odpůrce nestanovil monitorování zjištěných vlivů (srov. např. bod 348 odst. 6 návrhu). VVURÚ totiž stanovuje několik monitorovacích ukazatelů pro sledování dopadů koncepce na životní prostředí (část A, kapitola 10). Monitorovací ukazatele jsou stanoveny pro složky životního prostředí, u nichž byl identifikován potenciálně negativní vliv. Stanovené indikátory zohledňují také výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Základním výchozím principem je úvaha, že kumulativní, resp. synergický charakter je pouze typologické označení specifického vlivu, který vzniká v důsledku společného působení jednotlivých složkových vlivů. Návrh ukazatelů je proto koncipován jako sada vybraných složkových indikátorů pro každý prostor s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů. Negativní vlivy byly identifikovány ve vztahu ke všem sledovaným složkám životního prostředí s výjimkou ovzduší, u něhož nebyly dlouhodobé negativní vlivy identifikovány (jen vlivy krátkodobé po dobu výstavby).
172. Bylo stanoveno sledovat 1) počet obyvatel žijících v územích zatížených hlukem nad úrovní mezních hodnot hlukových ukazatelů pro železniční dopravu, 2) počet obyvatel žijících v územích zatížených hlukem z železniční dopravy nad úrovní doporučených hodnot WHO

(popř. nejbližších zjištěných hodnot), 3) počet výjimek ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, 4) podíl/rozsah záborů ZPF, 5) podíl/rozsah záborů PUPFL, 6) stav útvarů povrchových vod: 2. plánovací cyklus, 7) změnu koeficientu ekologické stability (KES), 8) délku tras pro pěši a cyklisty, 9) zastavěné plochy z celkové výměry kraje. Tyto ukazatele odpovídají svojí mírou podrobnosti povaze zásad územního rozvoje, neboť se dotýkají oblastí, které lze identifikovat v rámci celého kraje; nikoli specificky pouze na území jedné obce, což by již odpovídalo míře podrobnosti územního plánu. Návrhový bod není důvodný.

3.4. VVURÚ a stanovisko SEA jsou dostatečně zpracovaná

173. Navrhovatelé nesouhlasili s VVURÚ a stanoviskem SEA. Považovali je za nedostatečná.
174. Soud předně uvádí, že VVURÚ je podklad pro vydání zásad územního rozvoje či jejich aktualizace, který řeší vysoce odborné otázky. To se týká nejen té části, v níž jsou posuzovány kumulativní a synergické vlivy, ale i ostatních částí, které se zabývají vyhodnocením vlivů jednotlivých ploch a koridorů na životní prostředí (hodnocení kumulativních a synergických vlivů představuje pouze jednu část tohoto vyhodnocení). Při přezkumu VVURÚ je třeba dbát na zásady minimalizace soudního zásahu. Soud přitom není povolán k tomu, aby hodnotil odbornou stránku věci. Odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na pořizovateli územně plánovací dokumentace a osobách, které k tomu disponují odpovídajícím vzděláním a erudicí a které pořizovatel zpracováním odborných podkladů pověřil. Pokud je chtěli navrhovatelé v řízení před soudem relevantně zpochybnit, mohli se opřít o jiné (oponentní) odborné podklady. To ovšem neučinili, jejich argumentace ustrnula na prostém nesouhlasu vyhodnocení nebo negaci odkazovaných skutečností, aniž by předložili relevantní podklady, z nichž by vyplýval opak.
175. Navrhovatelé měli za to, že dokumentace VVURÚ, resp. SEA k napadenému OOP nesplňují požadavky metodických pokynů MŽP. Konkrétně citovali z Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí a z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí. K uvedeným citacím je třeba poznamenat, že se jedná o citaci několika vět vytržených z komplexně zpracovaných dokumentů čítajících desítky, resp. stovky stran, aniž by na uvedené citace navrhovatelé navázali konkrétní argumentací popisující zcela konkrétní nedostatky VVURÚ, resp. SEA. Citují-li tedy z Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí část kapitoly III.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant PÚR nebo ZÚR, že „[t]ato kapitola je stěžejní částí celé dokumentace. Její úplné a kvalitní zpracování je zásadním předpokladem pro úspěšné splnění hlavního úkolu ‚strategického‘ hodnocení vlivů, kterým je poskytnutí zpětné vazby posuzované koncepci z hlediska dopadů na složky životního prostředí včetně podnětů pro její případné úpravy orientované na další minimalizaci těchto vlivů. Vstupními podklady této kapitoly jsou zjištění ze všech předchozích kapitol vyhodnocení, zejména pak kap. III.3 až III.5. Plochy a koridory republikového a nadmístního významu (Platí pro PÚR ČR i ZÚR) – V rámci celé dokumentace představuje tato část nejpodrobnější a nejkonkrétnější úroveň posuzování, která je zároveň výchozím (a jediným) podkladem pro následné porovnání případných návrhových variant řešení (viz kap. III.7)“, tak k tomu soud dodává, že se s ní lze ztotožnit, nicméně bez doplněné argumentace sama o sobě nevypovídá nic o tom, že by VVURÚ stanoveným požadavkům nedostálo. Totéž se týká citace z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných

konceptů na životní prostředí: „*Hodnotit je třeba všechny vlivy, tedy nejen vlivy pozitivní a negativní, ale i míru působení, dosah, délka působení a spolupůsobení s ostatními skutečnostmi, jak požaduje příloha č. 9 k ZOPV. Posouzení vlivů na životní prostředí, na veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000 musí být provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v návrhu strategie a v hodnocení dokumentu případně specifikovaných záměrů, a aby posouzení zároveň postihovalo specifika řešeného území.*“ Je třeba dodat, že s uvedenými citacemi pak navrhovatelé nepracovali ani v případě vyslovených nesouhlasů s vyhodnocením vlivu na jednotlivé složky.

176. Navrhovatelé tvrdili, že stupeň hodnocení (-2), které VVURÚ udělilo trvalému přímému vlivu VRT na ZPF, krajinu a krajinný ráz, neodráží dostatečně závažnost tohoto vlivu. Soud zde pouze konstatuje, že VVURÚ vycházelo ze škály hodnocení od významně negativního vlivu (-2) až po významně pozitivní vliv (+2). Odpůrce trvalému přímému vlivu na ZPF, krajinu a krajinný ráz udělil nejhorší možné hodnocení (-2). Soudu tedy není zřejmé, jaké hodnocení by podle navrhovatelů mělo být tomuto negativnímu vlivu přiřazeno, aby dostatečně odráželo závažnost tohoto vlivu a zároveň bylo ohodnoceno stupnicí umožňující srovnání s jinými vlivy, tj. stupnicí mající totožný rozsah (např. právě využívaná stupnice od -2 do +2). Pokud by mělo hodnocení vlivu na každou složku životního prostředí vlastní stupnici, nebylo v podstatě možné souhrnně jednotlivé vlivy vyhodnotit a porovnat. Návrhový bod je v tomto ohledu nedůvodný.
177. Navrhovatelé dále nesouhlasili s hodnocením vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, které je uvedeno ve VVURÚ a ve stanovisku SEA (srov. části A.10 a A.11 návrhu). Téměř u všech dotčených složek obecně tvrdili, že vlivy budou trvalé, dlouhodobé a přímé, a především plošně bezprecedentně rozsáhlé, takže správně měly být hodnoceny nejvyšším stupněm závažnosti. Jedná se však o nijak nepodložené obecné tvrzení, resp. prosté vyjádření nesouhlasů s provedenými hodnoceními. Ačkoli navrhovatelé poukazovali na požadavky obsahových náležitostí VVURÚ, neupřesnili, které náležitosti nebyly splněny, ani nepředložili vlastní odborné posouzení, které by zpochybnilo výsledky hodnocení provedené odpůrcem. K posouzení vlivů VRT ve stanovisku SEA a VVURÚ tedy nepřednesli žádnou odbornou oponenturu. Prostá negace nemůže zpochybnit hodnocení uvedené ve VVURÚ, resp. ve stanovisku SEA. Zároveň navrhovatelé vůbec nezohledňují koncepční a obecnou povahu AZÚR. Soud přitom ve VVURÚ ověřil, že střety a vlivy, na které navrhovatelé poukazovali a které měly být v AZÚR řešeny, VVURÚ vyhodnotilo. Námitka není důvodná.
178. Vytýkají-li kapitole 6.2.4 VVURÚ, která vyhodnocuje vlivy na povrchové a podzemní vody, že se pouze povrchně zabývá povodími Šembery, Výrovky a Bečvářky, a ostatní území nezmiňuje, soud uvádí, že navrhovatelé pomíjí další části VVURÚ. V kapitole 3.5 je popsáno, která povodí, vodní toky, vodní plochy a záplavová území koridory křižují, do kterých ochranných pásem zasahují, a jakých citlivých a zranitelných oblastí se dotýkají. V kapitole 6.2.4 je pak uvedeno, že „[v] důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí). Minimalizace těchto vlivů je řešitelná návrhem přemostění nebo propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů, které budou předmětem navazujících fází projektového řešení záměru. **V měřítku ZÚR**

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

je za prioritní považováno řešení této problematiky v úsecích, kde vymezené koridory procházejí stanoveným záplavovým územím vybraných vodních toků. V případě koridoru D216 jsou to Šembera, Výrovka a Bečvářka, v případě koridoru D217 pouze Šembera a Výrovka.“ (zvýrazněno soudem). VVURÚ tedy vysvětlilo, proč se AZÚR blíže zaměřila jen na povodí Šembery, Výrovky a Bečvářky, což ovšem neznamená, že se nevěnovalo dalším vodním tokům a plochám. Navrhovatelé zároveň neupřesnili, jaké konkrétní obsahové náležitosti vypořádání postrádají, případně jaký konkrétní významný vodní zdroj/tok nebo jinak definované povodí byly opomenuty. Konstatování, že se to týká území navrhovatelů (srov. bod 392 návrhu) je zcela nekonkrétní a nepředstavuje snad ani řádný návrhový bod.

179. Kapitole 6.2.8 *Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy* navrhovatelé vytýkali, že zcela pomíjí problematiku migrace a vlivů na biodiverzitu. Zároveň měli za to, že konstatování, že „*může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice*“, nelze považovat za řádné vyhodnocení vlivů na přímo dotčená zvláště chráněná území, chráněné stromy, dotčené prvky ÚSES.
180. Soud k tomu uvádí, že i pro tuto oblast navrhovatelé zjevně opomíjejí některé (další) části VVURÚ, proto soud odkazuje navrhovatele i na další kapitoly VVURÚ, ve kterých jsou vlivy na tuto složku též vyhodnoceny; zejména na kapitolu 3.9, ve které jsou vyjmenovány zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, památné stromy, významné krajinné prvky, skladebné části ÚSES a migračně významná územní v trasách koridorů. Zároveň přímo v prvním odstavci kapitoly 6.2.8, v němž navrhovatelé shledávali nedostatky, je uvedeno, že „*[v]yužitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde ke vzniku nové významné antropogenní linie v krajině. Ovlivněny budou stanovištní podmínky, prostupnost území pro biotu, konektivita území.*“ Následně je v této kapitole zopakováno, jaké památné stromy jsou v trase koridorů evidovány (str. 95), které prvky ÚSES koridory kříží (str. 96), kde dochází ke střetu koridorů s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (Obrázek 57) se zaměřením na kategorizaci významnosti území z hlediska jejich výskytu a migrace (Obrázek 56). Nelze také ignorovat tabulku 29 v kapitole 7.1, kde je k Flóře, fauně, biodiverzitě a ekosystémům uvedeno, že „*[v]yužitím koridorů dojde k omezení průchodnosti území pro biotu, k ovlivnění stanovištních podmínek. Oba posuzované koridory kříží skladebné prvky ÚSES. V aktivní variantě dojde k omezení funkcí skladebných prvků ÚSES.*“ Současně VVURÚ navrhuje opatření k omezení vlivů na biodiverzitu, flóru, faunu a ekosystémy (str. 116).
181. VVURÚ tedy nezůstalo pouze u vyjmenování dotčených složek, ale zabývalo se též vyhodnocením střetu s koridory VRT. V tomto ohledu je v kapitole 6.2.8 uvedeno: „*Bez realizace opatření k minimalizaci vlivů dojde v důsledku umístění staveb v obou vymezených koridorech k přerušení spojitosti systému ÚSES, snížení rozsahu ploch dotčených segmentů a k oslabení jeho funkčnosti včetně zhoršení podmínek pro migraci bioty, ve vybraných úsecích zvýrazněné realizací souvisejících opatření (oplocení trati, protihlukové stěny).* Z těchto důvodů je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru upřesněním trasy minimalizovat rozsah zásahů do dotčených segmentů ÚSES s cílem zachování jejich nezbytných prostorových parametrů garantujících jejich funkčnost a v rámci technického řešení zajistit prostupnost drážního tělesa pro biotu. V důsledku výše uvedeného může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Výstavbou železniční trati dojde také ke změně ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz a k obrožení významných krajinných segmentů, resp. jejich funkcí (přodochranná, hydrologická, mikroklimatická, homeostatická apod.). Zvýšením hlukové hladiny provozem vlakových souprav dojde v okolí trati ke zvýšení hladiny hluku, k omezení funkcí blízkých refugií živočichů – ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz. Liniové stavby jsou ohniskem šíření řady invazních druhů (např. trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), rukevník východní (*Bunias orientalis*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), na vlhčích místech javor jasanolistý (*Acer negundo*), z bylinných druhů pak turan roční (*Erigeron annuus*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*). Invazní druhy zásadně ovlivňují druhovou skladbu původních ekosystémů.“ VVURÚ se tedy nespokojilo se strohým konstatováním, že „může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice“, jak tvrdili navrhovatelé, ale předešlo podrobnější úvahy, se kterými ovšem navrhovatelé již nijak nepolemizují a soud uvedené vyhodnocení nepovažuje za zjevně nelogické nebo jinak nedostačující. Námitka proto není důvodná.

182. Pokud navrhovatelé vytýkali kapitole 6.2.9 *Vlivy na krajinu, krajinný ráz*, že obsahuje povšechné, obecné a nepřesné popisy krajiny v území, přičemž území navrhovatelů se nehodí k žádné povšechné charakteristice uvedené v textu, soud (na rozdíl od navrhovatelů) v této kapitole nenalézá žádné druhy povšechné charakteristiky krajiny. VVURÚ zde popisuje krajinu z obecného pohledu a vyhodnocuje vliv koridorů VRT. Bližšímu popisu krajiny a oblastí krajinného rázu se věnuje kapitola 3.9 VVURÚ, které by navrhovatelé měli rovněž věnovat pozornost. Nelze souhlasit ani s tvrzením navrhovatelů, že celé hodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je v dokumentaci SEA provedeno pouze větou: „V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty“. Navrhovatelé citovali pouze poslední odstavec vyhodnocení vlivu na krajinu a krajinný ráz uvedeného ve VVURÚ, čímž tuto část odůvodnění vytrhli z kontextu. Předchozích minimálně pět odstavců nijak nereflektovali, věcně s nimi nepolemizovali. Soud nepokládá za nutné zde text obsáhle citovat, a pouze odkazuje na str. 98 a 99 VVURÚ (pozn. soudu: u VVURÚ předkládaného k řízení SEA jde o str. 96–97; viz spis CENIA kód MZP021 soubor pro Text Vyhodnocení vlivů na ŽP).
183. Ke kapitole 6.2.11 *Vlivy na hmotný majetek* navrhovatelé tvrdili, že pomíjí skutečnost, že blízkost koridoru VRT bude mít významný negativní vliv na stavby v okolí. Zcela pomíjí i trvalé zábery pozemků, které v případě nesouhlasu vlastníků bude nutné vyvlastňovat.
184. Předně soud uvádí, že posouzení vlivu na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky (v AZÚR pojmenováno jako „hmotný majetek“) se týká vybraných jevů uvedených v příloze č. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (dále jen „vyhláška č. 500/2006 Sb.“), přičemž i Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (na které navrhovatelé též odkazovali) v příloze č. 4 její části 4.9. *Téma I. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky*, konkrétně uvádí složky jevů, které mají být vyhodnoceny. Jedná se o: A 5 památkové rezervace (městská nebo vesnická) včetně ochranného pásma, A 6 památkovou zónu (městskou nebo vesnickou) včetně ochranného pásma, A 7 krajinnou památkovou zónu, A 9 nemovitou národní památku, Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

popřípadě soubor, včetně ochranného pásma (pouze vybrané jevy nadmístního významu, ve volné krajině) – jedná se o jev posuzovaný pouze v ZÚR, A 10 památky UNESCO včetně ochranného pásma, A 11 urbanistické hodnoty (pouze vybrané jevy nadmístního významu) – jev posuzovaný pouze v ZÚR, A 15 významné stavební dominanty (pouze vybrané jevy nadmístního významu) – jev posuzovaný pouze v ZÚR, A 16 území s prokázaným nebo předpokládaným výskytem archeologických nálezů – jev posuzovaný pouze v ZÚR, A 19 místo významné události (pouze vybrané jevy nadmístního významu) – jev posuzovaný pouze v ZÚR, A 56 lázeňské místo, vnitřní a vnější území lázeňského místa. Z uvedeného výčtu (jak v odkazované příloze vyhlášky č. 500/2006 Sb., tak metodického doporučení) je patrné, že se nejedná o jakýkoli dotčený hmotný majetek, ale pouze o majetek určitého významu. Zároveň soud uvádí, že dotčení majetku spojené s vyvlastněním je zpracováváno v samostatné části ZÚR odůvodňující zahrnutí určitých nemovitostí mezi ty, které mohou být vyvlastněny.

185. Ohledně věcných náležitostí posouzení vlivu na hmotný majetek, pak soud uvádí, že kapitola 6.2.11 vychází z toho, že v případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují v jeho trase na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). V trase koridoru D216 v obcích Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). VVURÚ zdůrazňuje, že v k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení ale přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako mírně negativní (-1). S výjimkou vlivu na objekt v k. ú. Chlístovice (koridor D216). Šířkové uspořádání koridoru umožňuje minimalizaci vlivu na hmotný majetek. (obdobně srov. kapitolu 12.2).
186. Soud neshledává v uvedené části VVURÚ nedostatky. Konkrétní způsob řešení střetu by přesahoval měřítko podrobnosti ZÚR. Stále není známe konkrétní řešení stavby VRT. Pro dotčení objektů je podstatná blízkost ke *stavbě* VRT, nikoli k okraji koridoru. AZÚR počítají s tím, že trať má mít průměrnou šířku nižších desítek metrů (Správa železnic uvádí cca 40 m včetně příslušenství). VVURÚ v dalších kapitolách, které je třeba číst v celkovém kontextu, vychází z toho, že koridory jsou vymezeny širší (200 m), aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů (kapitola 6.1). Proto také VVURÚ, jako jeden z úkolů pro územní plánování, stanovuje: „*Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru*“. Jako opatření k omezení vlivů na hmotný majetek požaduje upřesněním trasy v rámci koridorů minimalizovat vliv na zastavěná území v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I), Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk (str. 117 a 118). To soud považuje za dostatečné. VVURÚ zcela správně reaguje na potenciální blízkost tratě k zastavěným územím. Pokud pak ke stavebnímu objektu, který je situován v blízkosti osy koridoru, poukazuje na nutnost změny jeho využití, příp. demolici, soud nesouhlasí s navrhovateli, že nebyla zohledněna možnost potenciálního vyvlastnění. To ostatně plyne z výrokové části AZÚR, která koridory vymezuje jako veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění. Současně AZÚR požaduje dopady stavby VRT minimalizovat.
187. Navrhovatelé v bodě 396 návrhu tvrdili, že kapitola 6.3 VVURÚ zcela pomíjí skutečnost, že mnohá opatření pro snížení vlivů na jednu složku životního prostředí, může znamenat významný negativní vliv na složky jiné. Soud k tomu uvádí, že smyslem kompenzačního opatření je mírnit (potlačit) negativní jev stavby. Vhodnost konkrétních opatření nicméně není předmětem pořízení AZÚR, ale až následujících povolovacích procesů. Skutečnost, že Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

někde může být umístěna jako kompenzační opatření např. protihluková stěna, ještě neznámá, že tam umístěna skutečně bude a nebude přistoupeno k jinému opatření. Není tedy jisté, že bude vytvořena protihlukovou stěnou překážka pro migraci živočichů apod. Nebylo by jakkoli přínosné, aby ZÚR zpracovávaly veškeré hypotetické možnosti vlivů všech možných kompenzačních opatření, které by bylo možné v dané části záměru realizovat. Takové posouzení by bylo zcela nepřehledné. AZÚR a ZÚR sice požadují poměrně minimalizovat vliv VRT na životní prostředí či obytnou zástavbu, avšak touto podmínkou budou následná opatření posuzována.

188. K tvrzení navrhovatelů, že VVURÚ se nezabývá dopady VRT na území celého kraje, soud uvádí, že takové hodnocení nemuselo být pořízeno. VVURÚ řeší konkrétní střety koridoru VRT s funkčními plochami nebo jinými koridory (např. se silniční a železniční sítí) v podrobnosti odpovídající povaze zásad územního rozvoje. VVURÚ se nemuselo zabývat ani celostátními či přeshraničními dopady, neboť to provedla 4. aktualizace PÚR (srov. výklad výše).
189. Soud nesouhlasí s námitkou navrhovatelů, že z VVURÚ nevyplývá pozitivní přínos VRT. Podle VVURÚ jsou koridory provedeny z důvodu zajištění podmínek pro rozvoj vysokorychlostních tratí, na které jsou umožněny vyšší rychlosti než na tradiční železniční trati. Vysokorychlostní tratě jsou standardně součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti (str. 106–107). Pozitivní dopady bude mít VRT na klima a ovzduší: „*Realizace vysokorychlostní trati vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích*“ (viz str. 146). Přímý pozitivní vliv se projeví v ekonomické výkonnosti okresů, úrovni podmínek pro hospodářství, počtu pracovních příležitostí a zaměstnanosti v sektorech hospodářství (str. 174). Co se týká hledisek proveditelnosti a hospodárnosti záměru, VVURÚ odkázala na Studii proveditelnosti, která se hlediskem ekonomické efektivity (proveditelnosti) zabývala ve II. etapě. Z uvedeného je patrné, že odpůrce popsal konkrétní pozitivní přínosy VRT, s uvedenými závěry ale navrhovatelé nijak věcně nepolemizují.
190. Podle navrhovatelů postrádá VVURÚ bližší rozbor přepravních proudů v ČR, posouzení jednotlivých míst zdrojů a cílů cestujících, a rozbor situace *rychlých spojení* v navazujících územích střední Evropy včetně přepravních proudů s dopadem na přeshraniční a vnitrostátní dopravu. VVURÚ neobsahuje posouzení s rozlišením vnitrostátní a mezistátní dopravy, rozbor konkrétní poptávky po přepravních ramenech a jejich délek, rozbor jednotlivých zdrojů a cílů cest, ani rozbor poptávky v jednotlivých stanicích VRT. Chybí i analýza poptávky cestujících podle účelu cesty.
191. Soud nepovažuje absenci těchto informací za nedostatky, které by měly mít vliv na zákonnost AZÚR. Právní úprava totiž takové požadavky na VVURÚ nemá, neboť není odbornou studií dopravní obslužnosti. Mají se v ní popsat a vyhodnotit zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). Hodnotí se v ní vlivy, které lze rozumně předpokládat, a to v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti, jakou mají zásady územního rozvoje (srov. přílohu č. 5 k vyhlášce č. 500/2006

Sb.). Jejím účelem není zdůvodnit vhodnost navrhovaného řešení nebo vhodnost dodavatelského a obchodního modelu realizace stavby. Nemusí obsahovat ani test proporcionality. Taktéž nemá obsahovat vyhodnocení finanční náročnosti realizace obsahu ZÚR (k tomu srov. VÁVROVÁ, E., DOLEŽALOVÁ, V., KNECHT, M., ZAHUMENSKÁ, V., KONEČNÁ, D., HUMLÍČKOVÁ, P., ČERNÍN, K., STRAKOŠ, J. *Stavební zákon: Praktický komentář*. Systém ASPI. Wolters Kluwer). Námitky nejsou důvodné.

192. Navrhovatelé měli rovněž za to, že dílčí pozitiva VRT jsou účelově výrazně nadhodnocena a negativa podhodnocena. Pozitiva jsou přitom podle navrhovatelů pouze celorepublikového významu. Pro dotčené obce (navrhovatele) a kraj nebude mít VRT pozitivní přínos. Dopravní obslužnost se v dílčích lokalitách nezlepší. Potenciální zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy se týká především velkých sídel, jako je Praha či Brno, nikoli menších sídel. VRT ve skutečnosti představuje přínos pouze pro velká města, zatímco pro zbytek území převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizaci VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT. Je zohledňován vnitřní trh EU a konkurenceschopnost, avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT způsobí, nebyly popsány a vyhodnoceny. Jedná se o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území navrhovatelů.
193. Soud poukazuje na to, že navrhovatelé své tvrzení o nadhodnocení pozitiv a podhodnocení negativ ničím nedokládají. Soud přitom nesdílí obecné přesvědčení navrhovatelů, že VVURÚ nebo stanovisko SEA zamlčuje nebo bagatelizuje negativní dopady a nadhodnocuje pozitivní vlivy VRT. Oba dokumenty negativní i pozitivní vlivy popisují a vyhodnocují (srov. např. str. 7 a násl. stanoviska SEA), a přestože z tohoto posouzení vyplývá, že u koridorů převažuje negativní zásah do většiny složek životního prostředí, tak nakonec dospěly k závěru, že existují opatření, která v závislosti na výsledném vedení a provedení stavby reálné dopady podstatně minimalizují. Soud v tomto posouzení žádné podstatné vady neshledal (dílním opatřením se pak soud věnuje napříč rozsudkem).
194. Soud opakuje, že navrhovatelé pomíjí, že vymezené koridory nebudou složité pouze pro vozy vysokorychlostní železnice, které projedou Středočeským krajem bez jediného zastavení. Odpůrce na str. 23 odůvodnění AZÚR uvedl, že „*na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.*“ Jak navíc navrhovatelé sami opakovaně tvrdili, nově je ve Středočeském kraji zvažována realizace terminálu Bečváry – Kořenice, u něhož lze předpokládat, že nabídne návaznost do dalších částí Středočeského kraje díky přestupu na místní železnici.
195. Výhody koridorů nejsou spojeny pouze s dopravní obslužností. Podle odpůrce je zásadní fakt, který byl v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí opakovaně zdůrazňován, že vymezení obou koridorů vytváří systémový předpoklad pro převedení významné části přepravních výkonů ze silnice na železnici, a to jak v oblasti osobní, tak i nákladní dopravy, a ve svém důsledku tedy i k poklesu dopravní zátěže na silniční síti (str. 9 Přílohy č. 3 – návrh

vyhodnocení připomínek – část A; připomínka č. 37). Přímý pozitivní vliv se má projevit např. i v počtu pracovních příležitostí a zaměstnanosti v sektorech hospodářství (str. 174 VVURÚ).

196. Soud doplňuje, že vláda usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice ze dne 22. 5. 2017 rozhodla o přípravě systému *Rychlých spojení*. Svůj postoj promítla do PÚR, ve které stanovila požadavky na realizaci VRT napříč republikou. Je-li VRT odůvodňována konkrétními republikovými prioritami, které podle odpůrce převáží nad lokálními negativními dopady, a které se nejeví jako zjevně nerealistické nebo jiným způsobem zjevně vadné, nepřísluší soudu je blíže posuzovat. Stanovování priorit patří mezi politická rozhodnutí, která mohou být podrobena věcnému soudnímu přezkumu pouze v případě, že by byla zjevně excesivní. Na věc je třeba nahlížet tak, že ZÚR vyjadřuje rovnováhu, kompromis mezi zájmy obce, stanovisky dotčených orgánů, vlastníků pozemků a staveb i sousedních obcí. Cílem je dosáhnout souladu veřejných a soukromých zájmů při harmonickém využití území. Takový kompromis může nabýt celé řady podob a konkrétní volba využití určitého území reflektuje i aktuální politickou vůli v orgánech obce. Smyslem územního plánování je udržitelný rozvoj území, který není spojen s absolutní neměnností poměrů (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 8. 2011, č. j. 1 Ao 4/2011-42).
197. Vyhodnocení zátěže hlukem, vibracemi a prašností, dopadem VRT na zvláště chráněné živočichy, krajinný ráz, klima a půdu (ZPF, PUPFL), nebo vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů soud věnuje na jiných místech rozsudku.

3.5. Stanoviska dotčených orgánů byla vypořádána dostatečně

198. Soud se dále zabýval námitkami navrhovatelů, že odpůrce nedostatečně vypořádal stanoviska MŽP, Krajské hygienické stanice Středočeského kraje (dále „KHS“), AOPK, Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu (dále „MPO“). Důvodné je neshledal.

3.5.1. Stanoviska MŽP

199. Navrhovatelé v bodech 440–445 návrhu poukazovali na postup od vydání stanoviska MŽP ze dne 17. 5. 2022, č. j. MZP/2022/710/1398, až po vydání Dohody o řešení rozporů ze dne 22. 4. 2024, č. j. MMR-30403/2024-81. Z postupu dovodili, že tím byla obcím a veřejnosti odepřena možnost podílet se na výběru trasy. Jak soud již výše uvedl, navrhovatelé ani veřejnost se nemuseli na výběru prověřované (vybrané) trasy koridorů podílet. Není vadou AZÚR, že Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala z několika možných a prověřených variant jediné řešení, které bylo předmětem AZÚR, aniž by na tom participovala veřejnost.
200. Nesprávné je pak i tvrzení navrhovatelů, že jediným skutečným důvodem invariantního posuzování návrhu AZÚR bylo především nedodání potřebných podkladů ze strany Správy železnic. Soud již výše uvedl, že v rámci prací na Studii proveditelnosti bylo prověřováno 10 variant vedení VRT. Z nich postupně Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala tu, která se následně prověřovala v procesuřízení AZÚR.
201. Není případné tvrzení navrhovatelů, že stanovisko SEA, které bylo souhlasné, stanovilo vyšší míru konkretizace opatření pro zmírnění negativních vlivů VRT na životní prostředí a veřejné zdraví, než jak požadovalo. Jak správně uvedli navrhovatelé (bod 448 návrhu), ve stanovisku navržená opatření byla převzata do dokumentace AZÚR. Odpůrce pak na str. 19 Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

a 20 odůvodnění AZÚR vysvětlil, proč tato opatření zahrnul do výrokové části ZÚR. Soud s takovým zdůvodněním souhlasí, protože odpovídá povaze zásad územního rozvoje. Jejich zakotvení lze považovat za dostatečné. Jejich zpřesnění či vyšší konkretizace by přesáhla měřítko zásad územního rozvoje.

202. K tvrzení navrhovatelů, že odpůrce nezohlednil, že MŽP ve stanovisku ze dne 12. 8. 2024, č. j. MZP/2024/710/3463, upozornilo na nedostatečnost vypořádání námitek navrhovatelů a varovalo před soudním přezkumem, soud uvádí, že způsob vypořádání námitek navrhovatelů shledal [s výjimkou návrhového bodu týkajícího se nádrže Vrchlice a zohlednění varianty trasy navrhovatelem g)] za odpovídající povaze aktualizace zásad územního rozvoje (k tomu srov. výklad dále); obavami MŽP vyjádřenými ve stanovisku pak není vázán.
203. Navrhovatelé v tomto návrhovém bodě znovu zopakovali, že řešení rozporu mezi MŽP a krajským úřadem Středočeského kraje, odboru životního prostředí, představuje podstatnou změnu návrhu, pro kterou se mělo konat opakované veřejné projednání návrhu. Soud odkazuje na část 2.5 tohoto rozsudku (odst. 96 a násl.), ve které dospěl k závěru, že nebyly dány důvody, pro které by se muselo obligatorně konat opakované veřejné projednání návrhu AZÚR. Dále odkazuje na části, ve kterých se zabýval vyhodnocením navržených opatření pro zmírnění potenciálních negativních vlivů VRT (část 3.3, odst. 166 a násl.). Také opakovaně konstatuje, že nebylo povinností odpůrce zpracovat variantní návrh AZÚR.

3.5.2. Stanoviska KHS

204. Podle navrhovatelů odpůrce nevypořádal dostatečně stanoviska KHS ze dne 18. 5. 2022, č. j. 062066/2022/KUSK, a č. j. 062067/2022/KUSK.
205. V těchto stanoviscích KHS požadovala vyhodnotit hlukovou zátěž podle konkrétního návrhu průchodu územím z provozu plánované veřejně prospěšné stavby VRT ke stávající obytné zástavbě a případně navrhnout vhodná protihluková opatření.
206. Odpůrce v odůvodnění AZÚR, (příloha č. 4 *Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů dle § 42b odst. 4 a 5 stavebního zákona*) uvedl, že stanovisko nebude akceptováno. Konstatoval, že „[v]yhodnocení hlukové zátěže je provázané s konkrétním řešením stavby není předmětem pořizovacího procesu 9. AZÚR SK, kdy vzhledem k měřítku zásad územního a s ohledem na ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona není územně plánovací dokumentace na úrovni kraj příslušná řešit podrobnost náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto výše uvedené požadavky bude možné připomínkovat a zohledňovat až v rámci takových stupních řešení, kdy budou předmětné záležitosti dané podrobností a podoba záměru známa.“ (odůvodnění, příloha č. 4, číslo ve spisu 77 a 78; str. 16 a 17). Soud dává odpůrci za pravdu, že vyhodnocení hlukové zátěže je provázané s konkrétním řešením stavby VRT, které není předmětem pořízení AZÚR (v době jejich vydání nebylo známo). Nebylo proto ani možné vyhodnotit hlukovou zátěž podle konkrétního návrhu průchodu územím. Odpůrce přitom nerezignoval na vyhodnocení hluku, jak namítali navrhovatelé, ale věnoval se mu ve VVURÚ (zejm. v kapitolách 6.2.2 a 6.3). Uvedl předpokládaný počet průjezdů vlaků v denní a noční době v každém koridoru. Poukázal na předpokládanou hladinu hluku ve vzdálenosti 25 m od okraje vymezeného koridoru vždy nejbližší stávající chráněné zástavbě a na vzdálenost od trati, kde bude zajištěno splnění hlukových limitů. Graficky znázornil a vyjmenoval obce, včetně Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

předpokládaného počtu objektů, které budou nadlimitním hlukem dotčeny (str. 80 VVURÚ). Tyto údaje pak aktualizoval při zohlednění 3 m protihlukové stěny (str. 81 VVURÚ). Navrhovatelé pak s tímto vyhodnocením nijak nepolemizují, nemohou s úspěchem namítat, že odpůrce stanoviska KHS nezohlednil dostatečně.

3.5.3. Stanovisko AOPK

207. Navrhovatelé tvrdili, že se odpůrce nevypořádal se stanoviskem Agentury ochrany přírody a krajiny (dále „AOPK“) ze dne 20. 5. 2022, č. j. SR/1163/SC/2022-2, které upozorňovalo na střet koridoru VRT s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců na území Městysu Kounice a v katastru obce Malešov – Albrechtice.
208. Soud předně uvádí, že AOPK uplatnila své stanovisko opožděně, proto k němu nemohl odpůrce nepřihlížet. Navrhovatelé nikterak věcně relevantně neodůvodňují svoji námitku, proč by se odpůrce měl obsahem stanoviska věcně zabývat. Z jejich argumentace vyplývá pouze to, že by se jí měl odpůrce zabývat proto, že navrhovatelům *případá* uplatněná argumentace ve stanovisku důležitá. Tím by se ovšem zcela popřely lhůty pro uplatnění námitek/připomínek/stanovisek. Aby mohl odpůrce posoudit, zda *náhodou* uplatněné námitky/připomínky/stanoviska neobsahují věcně důležité argumenty, musel by se jejich obsahem zabývat vždy. Navrhovatelé nicméně netvrdí, že by byl odpůrce povinen obsah argumentace AOPK vypořádat věcně, nikoli s ohledem na subjektivně vnímanou důležitost obsahu tohoto stanoviska, ale z důvodu, že by se uplatněné stanovisko věcně protínalo např. s konkrétními požadavky na odůvodnění AZÚR/VVÚRU (např. příloha č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb.).
209. Soud pouze nad rámec nutného odůvodnění uvádí, že se věcný obsah stanoviska AOPK protínal s obsahem, který musel odpůrce z moci úřední vypořádat (neboť zasahoval do veřejného zájmu na ochranu přírody a krajiny), a učinil tak. Odpůrce dostatečně zohlednil existenci koridoru pro migraci velkých savců na území Městysu Kounice v katastru obce Malešov – Albrechtice. VVURÚ uvádí, že v zájmovém území jsou vymezeny migrační koridory pro chráněné druhy velkých savců (str. 51). Pomocí Obrázků (29 a 57) poukazuje na místa, ve kterých dojde ke střetu koridorů VRT s koridory pro vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců. Poukazuje též na kategorizaci významnosti území z hlediska výskytu a migrace velkých savců (Obrázek 56). Tyto obrázky zachycují průnik koridorů VRT s koridorem pro migraci velkých savců jak na území městysu Kounice, tak v katastru obce Malešov – Albrechtice. K tomu VVURÚ uvádí, že „*může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců*“ (str. 96 VVURÚ). I proto odpůrce do výrokové části AZÚR zakotvil požadavek na zajištění propustnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice, Hořátev a Zvěřínec (viz bod 2 odst. 4 výrokové části AZÚR). Současně v odůvodnění AZÚR konstatoval, že vzhledem k charakteru VRT bude technickými prostředky migrační prostupnost zajištěna a funkce biokoridorů nebude narušena (např. str. 3, 5 a 8 odůvodnění AZÚR). AZÚR se tedy vypořádala se střetem koridoru VRT s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Věcné vypořádání navrhovatelé nerozporovali.

3.5.4. Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí

210. Soud nedává navrhovatelům za pravdu ani v tom, že by odpůrce pochybil, když nepřihlédl ke stanovisku Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí ze dne 23. 5. 2022, č. j. 035585/2022/KUSK/03. Toto stanovisko bylo opět uplatněno opožděně, proto k němu odpůrce podle stavebního zákona nemohl přihlížet.
211. I pro tento návrhový bod platí, že navrhovatelé nikterak věcně relevantně neodůvodňují svoji námitku, proč by se obsahem stanoviska měl odpůrce věcně zabývat. Z jejich argumentace vyplývá pouze to, že by se jím měl odpůrce zabývat proto, že navrhovatelům připadá uplatněná argumentace důležitá. Tím by se ovšem zcela popřely lhůty pro uplatnění námitek/připomínek/stanovisek. Odpůrce by se musel vždy obsahem kdykoli podaných námitek/připomínek/stanovisek zabývat, aby mohl posoudit, zda neobsahují věcně důležité argumenty. Navrhovatelé nicméně netvrdí, že by byl odpůrce povinen obsah argumentace dotčeného orgánu vypořádat věcně, nikoli s ohledem na subjektivně vnímanou důležitost obsahu tohoto stanoviska, ale z důvodu, že by se uplatněné stanovisko věcně protínalo např. s konkrétními požadavky na odůvodnění AZÚR/VVÚRU (srov. např. přílohu č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb.)
212. Soud opět toliko nad rámec nutného odůvodnění dodává, že se odpůrce věcně zabýval i křížením VRT s biokoridory (*pozn. soudu*: Stanovisko poukazovalo na křížení koridoru D216 s regionálním biocentrem RC958 Svojšická Bažantnice, na zásah do regionálního biocentra RC 1846 Dobřeňský les a přímknutí a křížení navazujících úseků regionálních biokoridorů RBK 1293 Dobřeňský les – Na soutoku a RBK 1294 Dobřeňský les – Švadlenka. Dotčený orgán uvedl, že „v tomto případě nelze zajistit funkčnost biokoridorů a biocentra technickou úpravou parametrů stavby, proto je uvedený konflikt nutno řešit nástroji územního plánování obdobně, jako v předchozím případě. Pokud uvedené konflikty nelze řešit variantním vedením trasy D216, považuje Krajský úřad jako orgán ochrany přírody a krajiny za přípustné provést změnu vymezení dotčených prvků ÚSES v rámci této nebo jiné aktualizace ZÚR. Návrh zvoleného postupu řešení je třeba zpracovat do závazné části 9 AZÚR.“). Jak je patrné z VVÚRÚ, odpůrce se problémem nastíněným ve stanovisku obsahově zabýval z moci úřední. VVÚRÚ nejenže identifikovalo křížení s Regionálním biocentrem RC958 Svojšická Bažantnice a Regionálním biokoridorem RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka (kapitola 6.2.8). Rovněž uvedlo, že „na území obce Suchdol přechází koridor přes RC 1846 Dobřeňský les a oba biokoridory směřující k severu (RK 1293 Dobřeňský les – Na soutoku) i k jihu (RK Dobřeňský les – Švadlenka) jsou z části vedeny víceméně paralelně s osou koridoru D216. Upřesnění trasy koridoru musí být v této části území řešeno s ohledem na minimalizaci vlivů na funkčnost obou uvedených biokoridorů a minimalizaci zásahu do porostů lesního komplexu, resp. do jeho části, ve kterém je vymezeno RC Dobřeňský les.“ (kapitola 11 VVÚRÚ na str. 126). Soud si je vědom toho, že opatření nejsou uvedena ve výrokové části AZÚR, ale to jen z důvodu, že požadavky na minimalizaci zásahů na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES a na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost, jsou již uvedeny v platných ZÚR [srov. článek 190 písm. c) a článek 194] a není třeba je uvádět ke každé konkrétní ploše či koridoru zvlášť (blíže viz str. 126 VVÚRÚ).

3.5.5. Stanovisko MPO

213. Navrhovatelé namítali, že nebylo řádně vypořádáno a dostatečně zohledněno stanovisko

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

MPO ze dne 16. 5. 2022, č. j. MPO 29276/2022, kterým byla požadována kooperace kvůli křížení VRT s plynovodem a s elektrickým vedením.

214. Těmto požadavkům odpůrce nevyhověl. Ve *Vyhodnocení stanovisek* (odůvodnění, příloha č. 4) uvedl, že pro oblast plynárenství a produktovodů nebude požadované doplnění kapitoly zapracováno, protože obdobné znění požadovaného textu je již součástí platného znění ZÚR ve znění aktualizací č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11, konkrétně v rámci článku [161a]. Pro oblast elektroenergetiky nebude též požadované doplnění zapracováno, protože je obdobné znění požadovaného textu již součástí platného znění ZÚR ve znění aktualizací č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11, konkrétně v rámci článku [156].
215. Výše uvedené odůvodnění navrhovatelé nereflektovali. V návrhu ani blíže neuvedli, v čem by se jich případná absence kooperace křížení koridoru VRT s plynovodem a s elektrickým vedením mohla dotknout. Soud proto považuje zdůvodnění odpůrce za dostatečná, odpovídající povaze zásad územního rozvoje. Jsou-li některé požadavky a opatření již obsaženy v ZÚR, není účelné je znovu vymezovat v aktualizaci zásad územního rozvoje. Ta totiž stávající obsah zásad pouze doplňuje. Jednalo by se tak o duplicitní úpravu, která by věcně nestanovovala nic nového. Námitky nejsou důvodné.

4. Vyhodnocení dopadů koridorů VRT na jednotlivé složky životního prostředí

216. V této části se soud zabývá vyhodnocením vlivu koridorů na navrhovatelé poukazované jednotlivé složky životního prostředí. Navrhovatelé v návrhu předestřeli společné námitky. Současně každý z nich předestřel i vlastní argumentaci týkající se některých složek. Ačkoli navrhovatelé formálně svou argumentaci rozdělili na samostatné části, jejich argumenty jsou v podstatě totožné, případně opět jen velmi obecné.
217. Soud předesílá, že skutečnost, že odpůrce zhodnotil vlivy VRT na životní prostředí jiným způsobem (mírnějším), než jak ho subjektivně vnímají navrhovatelé, nelze klást na roveň tomu, že odpůrce vycházel z neaktuálně zjištěného skutkového stavu. Ostatně jak soud opakovaně zdůraznil, navrhovatelé (ani v tomto bodě) nepředestřeli konkrétní oponentní argumenty, kterými by poukázali na nedostatky při zjištění skutkového stavu. Kategoricky vyjádřené, avšak zcela neodůvodněné nesouhlasy navrhovatelů ať už s vymezením VRT nebo jeho odůvodněním se přitom prolínají celým návrhem (např. jeho body 682 a 721.).

4.1. Zatížení hlukem

218. Navrhovatelé vznesli společné námitky proti řešení ochrany před hlukem. Zároveň každý z nich uplatnil námitky týkající se jeho území. Soud se nejprve zabýval společnou částí námitek.

4.1.1. Společné námitky navrhovatelů k ochraně před hlukem

219. Podle navrhovatelů způsobí VRT nepřípustnou hlukovou zátěž. Ze stanoviska KHS z 18. 5. 2022 dovozují, že je třeba přímo v ZÚR vyhodnotit vliv z provozu VRT na stávající obytnou zástavbu a navrhnout protihluková opatření. Odpůrce ale odsunul posouzení a ochranná opatření až do povolovacího řízení. V navazujících řízeních přitom podle navrhovatelů nelze efektivně řešit nadmístní souvislosti. Územní střet je tak závažný, že měl vést k upuštění od vymezení koridorů. Mělo být porovnáno několik variant trasy VRT. Podle VVURÚ bude mít VRT trvalý přímý mírně negativní až významně negativní vliv na hlukovou zátěž. Navrhovatelé nesouhlasí s tím, že by vliv mohl být mírně negativní, neboť VRT je masivní

liniová stavba. Dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Navržená opatření jsou podle navrhovatelů buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená. Opatření jako zářezy, bariéry a další stavební řešení jsou jmenována příliš obecně a jejich reálný vliv na ochranu před hlukem vyhodnocen není. Jako konkrétní opatření stanovená v ZÚR si představují např. VRT v hlubokém terénním zárezu, umístění trati pod zemský povrch nebo snížení rychlosti.

220. Podle navrhovatelů není hluk dostatečně analyzován. Do posouzení je potřeba zahrnout také hluk z blízkých silnic a ze stávající železnice. Hlukové posouzení nezahrnuje konkrétní typy vlaků. Neobsahuje výpočet hlukového zatížení při noční údržbě kolejového svršku VRT. Není věnována pozornost impulzivnímu hluku až do 100 dB. Absentuje rozbor strukturálního hluku, který do objektů proniká jiným způsobem než vzduchem, tj. soustavou podloží a konstrukcí staveb umístěných v blízkosti železničního koridoru. Chybí studie, která by označila chráněné stavby ohrožené hlukem přenášeným terénem a vyzářeným stavební konstrukcí do vnitřního chráněného prostoru staveb, a to se zohledněním geologických poměrů pro každou lokalitu. Posouzení hluku musí být provedeno v souladu s metodami hodnocení podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. 6. 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále „Směrnice o hodnocení hluku“). V SEA proto měly být posouzeny jednotlivé varianty. Ochrana před hlukem má být po celé délce VRT, a nikoliv pouze v blízkosti dopravních staveb. Kumulativně by měly být uvažovány i stacionární zdroje hluku. Konkrétní řešení VRT mělo být již v ZÚR. Odpůrce odmítl zpracovat hlukovou studii pro zatížení sídel. Též nebylo zohledněno stanovisko KHS z 18. 5. 2022, která požadovala vyhodnotit hlukovou zátěž podle konkrétního návrhu VRT. Navrhovatelé též nesouhlasí s tím, že odpůrce jejich námitky paušálně zamítl odkazem na měřítko ZÚR.

221. Soud uvádí, že otázkou míry určitosti posouzení hlukové zátěže způsobené liniovými stavbami dopravní infrastruktury na úrovni zásad územního rozvoje se podrobně zabýval NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS (body 91–114). Své závěry shrnul takto: *„Míra podrobnosti, se kterou je vymezována dopravní a technická infrastruktura, se v jednotlivých nástrojích územního plánování liší od míry podrobnosti vymezení ostatních regulovaných prvků. Specifická míra vymezení dopravní a technické infrastruktury se projevuje již na úrovni politiky územního rozvoje, kdy je dopravní a technická infrastruktura vymezena skrze plochy a koridory a tyto záměry jsou tak podrobeny vyšší míře podrobnosti oproti ostatním regulovaným prvkům.“* Ohledně hlukové zátěže je podle NSS na úrovni ZÚR nutné uvážít, zda ve vymezovaném koridoru (v tamním případě šířka zhruba 600 až 700 m, v nynějším zhruba 200 m) není realizace dopravní infrastruktury již od samého počátku zcela nemožná z důvodu překročení hlukových limitů. Účelem ZÚR tedy není detailní posouzení plánované dopravní infrastruktury, jak požadují navrhovatelé. Takováto míra podrobnosti již spadá do povolovacího řízení. K tomu lze poukázat na následující závěry kasačního soudu: *„Navrhovatelé zajisté mohou namítat, že odpůrce při přijímání ZÚR zcela odhlédl od překračování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v řešeném území, resp. že se nevypořádal se stanovisky dotčených orgánů či s HIA a námitkami v tomto ohledu vedenými. Nemohou však úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb silniční infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.“* (bod 107 citovaného rozsudku NSS) *„Účelem provedeného výkladu není*

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

alibisticky odkazovat navrhovatele na další fáze územního plánování či na územní řízení a bagatelizovat význam zásad územního rozvoje. 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. Soud tak na jednu stranu nemůže přijmout tezi, že by se zásady územního rozvoje mohly dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu provedeným výkladem nemíní aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“ (bod 112 citovaného rozsudku NSS; zvýrazněno soudem)

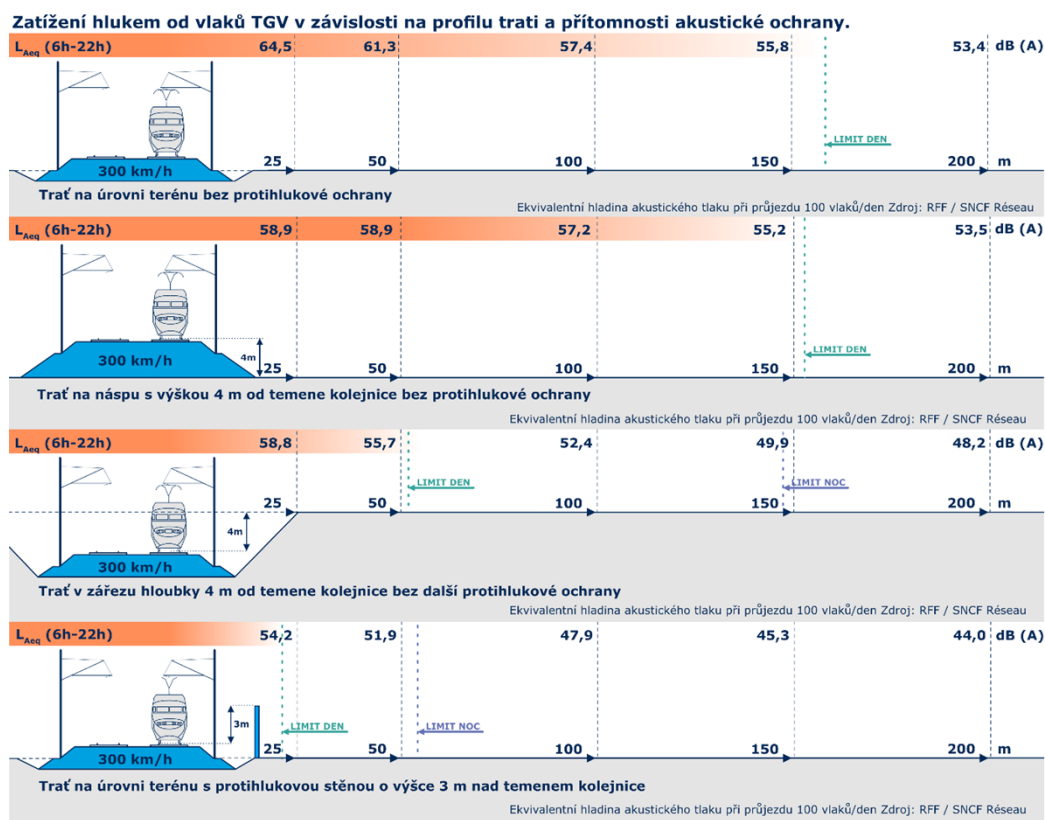
222. Stavební zákon (stejně jako pozdější stavební zákon 2021) pojímá zásady územního rozvoje jako koncepční nástroj, jehož smyslem je obecné vymezení koridoru veřejné dopravní infrastruktury. Konkrétní realizace stavby VRT spadá do navazujícího povolovacího řízení. AZÚR nestanoví konečné umístění VRT, nýbrž vymezuje zhruba nejméně 200 m široký koridor, ve kterém bude projektováno přesné umístění stavby VRT široké 40 m včetně příslušenství (např. protihlukové stěny nebo zářez trati v terénu). Z toho také plyne nemožnost v AZÚR detailně posoudit vliv z provozu VRT (např. z konkrétního typu vlaku) na stávající obytnou zástavbu a navrhnout zcela konkrétní protihluková opatření. Predikované (rámcové) vlivy hluku však identifikovány a posouzeny byly.
223. VVURÚ se hlukovou zátěží zabývá na několika místech. Předně na str. 32 uvádí, jaké hodnoty hluku nemohou být překročeny (70 dB v denní době a 60 dB v noční době). Vycházeje ze strategických hlukových map (dále „SHM“) poukazuje na nejvýznamnější zdroje silničního hluku (okolí dálnic D1, D10 a D11, k překračování mezních hodnot dochází i podél silnic I. a II. třídy) a železničního hluku (trať 231 v úseku Kolín – Lysá nad Labem, trať 072 v úseku Lysá nad Labem – Neratovice a trať 010 v úseku Kolín – Přelouč) v okolí koridorů (k tomu srov. obrázky 16 až 19 na str. 33–35 VVURÚ). Identifikuje zástavbu, kde jsou mezní hodnoty podle SHM nejvíce překračovány (Český Brod, Třebestovice, Poříčany, Klučov a Nymburk; viz str. 34). Zvažuje předpokládaný vývoj životního prostředí bez uplatnění AZÚR (str. 36). Popisuje kumulativní a synergické vlivy (str. 61–64). Následně se podrobně zabývá vyhodnocením vlivů (str. 77–89). Zaměřuje se „zejména na otázku, zda je možné koridor v rámci řešeného území umístit, tzn. zda lze pomocí

technických opatření dosáhnout splnění hlukových limitů v okolí nového zdroje a vymezit objekty v okolí, u kterých bude nutné upřesnění trasy trati v rámci koridoru nebo precizovat opatření pro zajištění hygienických limitů. Konkrétní rozsah a typ opatření může být předmětem posouzení až po ukotvení trasy trati v rámci posuzovaného koridoru. (str. 77).

224. Podle VVURÚ bude mít VRT trvalý přímý mírně negativní až významně negativní vliv na hlukovou zátěž. Navrhovatelé však nesouhlasili s tím, že by vliv mohl být pouze mírně negativní, neboť VRT je masivní nová liniová stavba, a dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Navrhovateli zmiňovaná hlediska nicméně VVURÚ zohlednila. Vyšla z toho, že se nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku s negativním vlivem na hlukovou zátěž. Míra vlivu ale bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati (str. 77).

225. Akustické dopady z provozu na vysokorychlostní trati byly stanoveny pro rychlostní pásmo okolo 300 km/h. Podle VVURÚ emise pro vysokorychlostní trať nejsou definovány v metodickém pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, proto byla emise vlakových souprav převzata z dokumentu *RFF/SNCF Réseau*, který platí pro soupravy francouzských TGV. Oproti tomuto podkladu bylo v hodnocení VVURÚ uvažováno volné šíření hluku do okolí pouze s útlumem vzdáleností (útlum 3 dB na dvojnásobnou vzdálenost), korekce na terén a další činitele nebyly uvažovány. Schéma hlukové zátěže při rychlosti 300 km/h v závislosti na (ne)zajištění VRT proti hluku se nachází na Obrázku 38 na str. 78 VVURÚ.

Obrázek 38



Z něho lze seznat akustické dopady za situace, kdy budou realizována konkrétní protihluková opatření (zapuštění do zářezu, protihluková stěna), a za situace, kdy nebudou

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

realizována žádná protihluková opatření, trať bude vedena na povrchu terénu a vlak pojedí v plné rychlosti na širé pláni. Vyhodnocení lze shrnout tak, že v případě instalace protihlukové stěny (vysoké cca 3 m) je ochrana před hlukem nejúčinnější a pásmo překročení českých denních hygienických limitů je široké zhruba 25 m od kolejiště (cca 60 m v noci). Bez použití jakýkoliv zábran pak dojde k překročení denních hygienických limitů ve vzdálenosti cca 150 m od kolejiště (noční limit nevyznačen, z čehož je možné dovozovat, že je zjevně dále než 200 m).

226. Posouzení se zaměřuje primárně na variantu bez protihlukových opatření, tj. na nejhorší možnou variantu, jak ostatně požadovali i navrhovatelé. U ní je zohledněna předpokládaná frekvence dopravy (podle denní doby činí hlukem zasažené pásmo bez opatření 350 m až 650 m od trati; viz tabulku 19 na str. 79 VVURÚ). Jelikož je koridor vymezen v pásmu od 200 m do cca 500 m, je uvažován průchod územím v nejméně příznivé pozici, tedy vždy při okraji vymezeného koridoru nejbližší stávající chráněné zástavbě. VVURÚ s pomocí leteckých snímků zobrazuje jednotlivé úseky celé trasy koridorů, na kterých hrozí (bez realizace opatření) překročení limitů hluku, zpravidla v blízkosti obydlí (viz Obrázky 39–51 na str. 82–88 VVURÚ).
227. Též uvádí seznam obcí, ve kterých hrozí ohrožení některých objektů nadměrným hlukem včetně přibližného počtu těchto objektů (nižší či vyšší desítky podle obce). VRT je v dané trase z hlediska norem ochrany před hlukem realizovatelný s tím, že obtěžováno bude zhruba 20 tisíc osob. Soud zdůrazňuje, že se to týká nejméně příznivé varianty bez realizace ochranných opatření (blíže viz str. 89 VVURÚ). Při konkrétním návrhu trati budou zohledněny všechny parametry včetně návrhu protihlukové ochrany pro zajištění hygienických limitů. Budou-li tyto podmínky splněny, je vliv VRT hodnocen jako *přijatelný, byť poměrně významně negativní*.
228. VVURÚ proto požaduje zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území a minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel vyjmenovaných na str. 114 a 117 VVURÚ. Dodržení platných limitů pro hluk je základní podmínkou „*umístění trati s ohledem na ochranu obyvatel. Opatření je záměrně formulováno tak, aby v místě, kde dochází ke křížení s dalšími železničními tratěmi a současně k přiblížení k obytné zástavbě, byla zdůrazněna podmínka splnění limitů pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě, a to s ohledem na eliminaci rizika vzniku nadlimitní zátěže v důsledku kumulativních vlivů. Konkrétní 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). Vedle toho bude nutné v dalších fázích projektové přípravy prověřit možnost použití všech dalších způsobů snížení hlukové zátěže, jako např. (SŽDC 2018):*
- *snížení hlučnosti u zdroje (aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd.),*
 - *protihlukové bariéry a protihlukové valy (vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábery pozemků),*
 - *opatření u exponovaných objektů (zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných*

prostor,

- *případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor, resp. objektů.*

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat minimalizaci zdravotních rizik z hlukové zátěže v prostorech souběžného působení hluku z více železničních tratí a v územích zatížených současně hlukem ze silniční dopravy (viz kap. 6.3.). V těchto případech nelze ani přímo stanovit společnou limitní hodnotu, ani vymáhat redukci hluku z provozu železnice pod úroveň platných limitů. Z tohoto důvodu lze doporučit zpracování komplexní akustické studie zahrnující všechny zdroje hluku v území a na jejím podkladě i vyhodnocení zdravotních rizik s tím, že teprve na základě těchto podkladů bude v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví charakter a rozsah opatření pro minimalizaci negativních dopadů na zdraví obyvatel.“ (str. 114 a 115 VVURÚ).

229. Soud nesouhlasí s názorem navrhovatelů, že navržená opatření jsou buď příliš neurčitá, nebo zjevně nepřiměřená. Na úrovni zásad územního rozvoje stačí, pokud se stanoví kompenzační opatření formou uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní a synergické vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí (rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, bod 85, nebo ze dne 25. 11. 2021, č. j. 3 As 62/2019-101, bod 26). VVURÚ nejenže požaduje dodržení hygienických limitů a minimalizaci vlivu VRT, současně nabízí zcela konkrétní řešení, jak toho dosáhnout v závislosti na výsledném vedení a podobě VRT (včetně vlaků). Soud přitom opakuje, že VVURÚ posoudilo efekt 3 m vysoké protihlukové stěny při vedení trati na terénu (Obrázek 38 VVURÚ). Pásmo překročení českých denních hygienických limitů je široké zhruba 25 m od kolejiště (v noci cca 60 m). To ve spojení se zpřesněním trasy v rámci koridoru výrazně snižuje dopady hluku.
230. Navrhovatelé tvrdili, že konkrétní řešení průchodu VRT územím (zářez, násep, most, estakáda) včetně lokálních protihlukových opatření měla být řešena již v AZÚR, aby je bylo možné posoudit a řešit koncepčně v nadmístních souvislostech. Tak tomu ovšem není. AZÚR ve spojení se ZÚR stanovují dostatečné požadavky a opatření, jimiž lze zajistit ochranu před hlukovou zátěží i v nadmístních souvislostech. Výsledné zhodnocení jejich dopadů a navržené odpovídajících konkrétních kompenzací bude předmětem navazujících procesů (řízení o povolení záměru a řízení EIA). Až tam lze dostatečně individualizovaně posoudit, zda bude třeba po celé trase VRT realizovat opatření před hlukem, a případně jaká. Námitky nejsou důvodné.
231. K námitce navrhovatelů, že AZÚR neobsahuje výpočet hlukového zatížení při noční údržbě kolejového svršku VRT, soud uvádí, že navrhovatelé netvrdili, že by tento typ hluku převyšoval hladinu podle hlukových limitů. Tento typ hluku navíc svojí povahou patří až do navazujících řízení (až v navazujících řízeních budou známa konkrétní technická řešení, která mohou být zohledněna při výběru vhodného protihlukového opatření; bude nám například konkrétní použitý materiál, pro který je možné již učinit přesný výpočet.).
232. Podle navrhovatelů „[h]lukové posouzení nevěnuje pozornost impulsnímu hluku, které projíždějící soupravy způsobují. Tento hluk může být až do výše 100 dB (dle druhu vlakové soupravy), ovšem po velmi krátkou dobu desítek vteřin až několika minut“ (bod 729 návrhu). Soud konstatuje, že při vymezení koridoru nebylo známo, které konkrétní vlaky (a jakou až maximální rychlostí ve kterém místě), se budou po VRT pohybovat. VVURÚ ovšem počítá s hlukem, který způsobují francouzské TGV, navíc s útlumem 3 dB na dvojnásobnou vzdálenost, a to právě s ohledem na zvýšení bezpečnosti okolí. I s ohledem na to, že zmínka

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

navrhovatelů, že chybí posouzení impulsního hluku, nebyla uplatněna v námitkách z 18. 5. 2022 (ani v opožděně podaných doplněních z 3. 10. 2022, 9. 11. 2022, 27. 2. 2024 a 4. 4. 2024), absence takového posouzení proto není vadou napadeného OOP. I tento typ hluku lze zkoumat až v navazujících procesech, kdy budou známa přesná technická řešení VRT. Nelze přitom zapomínat na to, že VVURÚ doporučuje zpracování akustické studie. Smyslem ZÚR však není plně nahrazení navazujících řízení a posouzení konkrétního provedení VRT včetně protihlukových opatření. Účelem posouzení budoucí hlukové zátěže na úrovni ZÚR je praktické posouzení budoucích hlukových poměrů s cílem zabránit tomu, aby byl ve fázi územního plánování vymezen koridor, ve kterém zjevně nebude možné umístit VRT třeba právě pro rozpor s předpisy upravujícími ochranu zdraví před hlukem. Podrobné analýzy struktury hluku a jeho vlivů z hlediska dodržení hygienických limitů bude posuzováno v navazujících řízeních, např. v konkrétním povolovacím řízení (např. vůči skupině rodinných domů na kraji obce). Na úrovni ZÚR je postačující posouzení spočívající v obecných výpočtech šíření hluku podél kolejiště VRT včetně obecného posouzení ochranného vlivu navrhovatelé požadovaných protihlukových stěn, zářezů kolejiště v terénu apod. Do této fáze proto nespadá jejich požadavek na rozvržení konkrétní ochrany před hlukem po celé délce tratě VRT, neboť konkrétní rozmístění ochrany před hlukem musí odpovídat konkrétnímu umístění VRT. Nyní je podstatné, že ZÚR umožňují umísťování protihlukových opatření po celé délce koridoru VRT. Šíře koridoru zhruba 200 m přitom umožňuje alespoň částečně zohlednit místní podmínky.

233. Soudu není zřejmé, jaké konkrétní zdroje stacionárního hluku měli být podle navrhovatelů posouzeny, neboť je neuvedli. K tomu soud ve stručnosti poukazuje na str. 103 VVURÚ, kde je uvedeno, že při posuzování kumulativních zdrojů hluku nebyla uvažována kumulace ze stacionárních zdrojů z důvodů zcela odlišného charakteru působení a také kvůli rozdílům hlukových limitů, neboť pokud stacionární zdroj plní limity, je kumulativní vliv z principu vyloučen. S těmito argumenty přitom navrhovatelé nijak nepolemizovali.
234. Navrhovatelé dále namítali, že nebyl zpracován rozbor strukturálního hluku, který bude vlivem provozu VRT pronikat do staveb skrz podloží a konstrukce. Je pravdou, že ve VVURÚ není samostatně tento druh hluku posouzen. Na druhou stranu s tímto druhem hluku nepočítá ani nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (srov. typologii hluku v § 2), ani zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, případně Směrnice o hodnocení hluku. Ve VVURÚ je na str. 129 uvedeno, že i pro VRT platí obecná úprava ochrany proti vibracím a bude předmětem řízení EIA s tím, že překročení limitů není přípustné. To považuje soud za dostatečné. Z argumentů navrhovatelů nevyplývá, že by tento druh hluku měl vést k závěrům, že je v daném místě VRT nerealizovatelný. Soud zcela nad rámec uvádí, že je představitelné, že by v navazujících řízeních mohlo být zohledněno užití specifických technických opatření, které by mohly vliv tohoto zdroje hluku zmírnit.
235. V souvislosti s námitkou navrhovatelů, že vyhodnocení hluku z VRT ve VVURÚ nerespektuje základní požadavky Směrnice o hodnocení hluku, kterou dále provádí Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle Směrnice o hodnocení hluku, soud uvádí, že tento předpis nestanovuje konkrétní obsah požadavků na posouzení hluku v rámci územního plánování. Jedná se primárně o dokument, který má být zohledněn v rámci vytváření akčních plánů. Ačkoli navrhovatelé z odkazů v jimi uváděných českých předpisech dovozují, že se musí tato směrnice v rámci přípravy ZÚR aplikovat, tak nepředestřeli žádné argumenty, v nichž by Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

specifikovali, jak konkrétně AZÚR tuto směrnici porušuje či nerespektuje. Směrnice a připojená metodika obsahuje způsoby výpočtů zdrojů hluku, avšak nestanovuje konkrétní hlukové limity nebo obsahové náležitosti posouzení VVURÚ. Soud odkazuje na Metodické doporučení pro vyhodnocení PÚR a ZÚR na životní prostředí (např. na str. 114), ze kterého vyplývá, že má být posouzeno překračování mezních hladin hluku podle strategického hlukového mapování, popřípadě i platných limitů podle české legislativy, dále má být posouzen výskyt významných zdrojů hluku v blízkosti zástavby (vč. železničních koridorů) bez odpovídajících protihlukových opatření. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí byla přijata s cílem definovat na základě stanovených priorit společný přístup k vyvarování se, prevenci nebo omezení škodlivých či obtěžujících účinků hluku ve venkovním prostředí. Za tímto účelem se mají postupně provádět následující opatření: určení míry expozice hluku ve venkovním prostředí prostřednictvím hlukového mapování a s využitím metod hodnocení společných pro všechny členské státy, zpřístupnění informací o hluku ve venkovním prostředí a jeho účincích na veřejnost a na základě výsledků hlukového mapování se přijmou akční plány členskými státy s cílem prevence a snižování hluku ve venkovním prostředí, je-li to nutné a zejména pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví, a pokud je to vhodné, s cílem zachovat dobré akustické prostředí. Cílem směrnice je poskytnout základ pro přípravu opatření ke snížení hluku vyzařovaného velkými zdroji, zejména silničními a železničními vozidly a infrastrukturou, letadly, zařízeními určenými k použití ve venkovním prostředí, průmyslovými zařízeními a mobilními strojními zařízeními. V článku 3 této směrnice jsou uvedeny konkrétní definice, přičemž pod písmenem u) je uvedena definice akustického plánování, kterým se rozumí řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku.

236. Jak VVURÚ, tak AZÚR odkazují na řadu podkladů, ze kterých vycházejí – primárně odkazují na konkrétní právní předpisy, včetně těch, které řeší ochranu před hlukem. Zároveň ale odkazují i na řadu metodických pokynů a mapových podkladů, které byly též zohledněny. Navrhovatelé nepolemizují s konkrétními použitými podklady, resp. nepoukazují na to, že by snad konkrétní zákon, vyhláška nebo metodika nebyla v souvislosti s posouzením hlukové zátěže respektována. Navrhovatelé se pouze obecně dovolávají textu čítajícího přes 800 stran s tím, že nebyl podle jejich názoru odpůrcem respektován. Není úkolem soudu, aby za navrhovatele precizoval návrhové body a domýšlel, které části snad nebyly dodrženy. Odpovídající míře obecnosti uplatněné námitky soud konstatuje, že dílčí zdroje hluku, které navrhovatelé vyjmenovali, nemusely být samostatně vyhodnoceny v rámci VVURÚ ani případně některé části AZÚR. Navrhovatelé zároveň takto konkrétní námitky neuplatnili ani v průběhu pořizování AZÚR, proto nemuselo být vypořádání jejich námitek v míře podrobnosti, které se domáhají nyní. Zároveň soud neshledal, že by došlo ke zjevnému nerespektování některého z právních předpisů upravujících ochranu veřejného zdraví před hlukem, případně evropských předpisů. Z žádného z předpisů, na které navrhovatelé odkazovali, nevyplývají konkrétní jiné požadavky, které by měly být v rámci procesu pořizování AZÚR výslovně posouzeny.

237. V bodě 734 návrhu navrhovatelé uvedli, že odpůrce výslovně odmítl zpracovat hlukovou studii zatížení sídel hlukem z VRT. Z tohoto ovšem nelze seznat, jaké aspekty hlukové

zátěže měly být zkoumány nad rámec již zmiňovaného vyhodnocení hluku, které je ve VVURÚ obsaženo včetně výkresů popisujících nejméně příznivé možnosti šíření hluku. Součástí hlukových studií jsou přitom právě takovéto výkresy zachycující předpokládaný model šíření hluku v prostoru. Navrhovatelé neuvedli konkrétní hlukové jevy, které měly být v hlukové studii prověřeny nad rámec výkladu ve VVURÚ.

238. Ohledně námítky, že AZÚR měla zohlednit více možných tras VRT, soud již výše uvedl, že předmětem pořízení nebylo prověření možných tras, neboť to učinila Studie proveditelnosti. Navrhovatelé pak neuvedli žádné konkrétní alternativní trasy, které by mohly být příznivější z hlediska ochrany obyvatelstva před hlukem při zachování technického smyslu VRT a dalších požadavků na minimalizaci zásahu (zejm. těch uvedených ve Studii proveditelnosti). Takové trasování nelze nalézt ani ve stanovisku Zeleného kruhu. Navrhovatelé též neodkázali na žádné konkrétní závěry ze stanoviska KHS, které podle jejich názoru nebyly zohledněny. Toto stanovisko bylo vydáno 18. 5. 2022. VVURÚ je ze srpna 2024. Navrhovateli zmíněný požadavek KHS na vyhodnocení vlivu VRT na stávající obytnou zástavbu přitom lze nalézt ve VVURÚ, čímž bylo požadavku učiněno za dost. Stejně tak VVURÚ obsahuje v souladu s vyjádřením KHS relativně konkrétní vyhodnocení hlukové zátěže z VRT ve vztahu ke koridoru širokému cca 200 m.

239. Soud též dospěl k závěru, že odpůrce ještě dostatečně odpověděl na námítky navrhovatelů z 18. 5. 2022. Navrhovatelé v námitkách poukazovali na to, že není zohledněn požadavek PÚR: „Realizovat protihluková opatření při průchodu koridoru v zástavbě nebo její blízkosti.“. Měli za to, že navržená opatření jsou neurčitá nebo zjevně nepřiměřená, že nedošlo k vyhodnocení nadlimitního zatížení, přestože se koridor nachází v těsné blízkosti. [srov. např. námítky navrhovatele e) č. 15, 32 a 38].

240. Odpůrce v rozhodnutí o námitkách uvedl, že se „[p]ředkládané vyhodnocení zabývá mj. vlivy na hluk a veřejné zdraví. V případě, že byl identifikován potenciálně negativní vliv ve vztahu k hlukové zátěži byl stanoven požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci. (vypořádání námítky č. 15 na str. 64). Požadavek na minimalizaci vlivu na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel je v platných ZÚR SK uveden v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření“; ochrana proti hluku a vibracím je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., zákon o ochraně veřejného zdraví, a nařízením vlády č. 241/2018 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy; nejpозději v rámci územního řízení musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení navržených protihlukových opatření; z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska ochrany proti hluku a vibracím; lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u vybraného koridoru, resp. u vybraných katastrálních území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany obytného prostředí je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.“ (vypořádání námítky č. 33 na str. 72). „Posuzování hlukových limitů není součástí hodnocení SEA, nýbrž se toto hodnocení realizuje v rámci procesu EIA, který se vztahuje k procesu přípravy dokumentace pro umístění stavby. Obdobná problematika byla řešena v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50 A 9/2013–85 ze dne 14. června 2013 ve věci dálnice D3 byl použit rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 ve znění: ‚Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to např. i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb dopravní infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.‘ Z uvedeného tedy vyplývá skutečnost, že překračování hlukových limitů není možné posuzovat v rámci vymezeného koridorů VRT 9. AZÚR SK, jehož prověření bude předmětem podrobnějších dokumentací, jimiž Zásady územního rozvoje nejsou.“ (vypořádání námítky č. 34 na str. 73).

241. Soud má za to, že odpůrce ve vypořádání námitek vystihl podstatu problému, zejména míru podrobnosti, se kterou může být vliv hluku v rámci AZÚR posouzen. K tomu lze ještě doplnit, že VVURÚ vyhodnotilo vlivy hluku a AZÚR pak stanovuje dostatečné požadavky a opatření, která reagují na nároky PÚR. Konkrétní řešení stavby a jeho vlivy budou otázkou navazujících řízení. Až tam lze vyhodnotit konkrétní hlukové dopady VRT a uplatnit detailní protihluková opatření. Pokud by se v rámci těchto navazujících řízení ukázalo, že stavba není a nemůže být v souladu s hygienickými limity hluku stanovenými právní úpravou, nemohla by být povolena.
242. Skutečnost, že velmi podobné námítky navrhovatelů vypořádal odpůrce společně, nelze považovat za vadný způsob jejich vypořádání. Byť se některé detaily v námitkách lišily podle popisu místních poměrů, jejich obsah a smysl byl shodný. Proto bylo možné na ně odpovědět souhrnně, stejně jako u námitek týkajících se dalších složek životního prostředí. Ostatní podání (doplnění námitek) uplatnili navrhovatelé opožděně, proto k nim nebyl odpůrce povinen přihlížet (§ 39 odst. 2, 3 užitě podle § 42b odst. 4 stavebního zákona). Návrhové body nejsou důvodné.

4.1.2. K argumentaci jednotlivých navrhovatelů k zatížení hlukem

243. Ačkoli každý navrhovatel uplatnil argumentaci, která se zaměřuje výlučně na jeho katastrální území, konstatuje soud, že některé argumenty jsou zcela obecné. Buď odkazují na obecnou část námitek, nebo nedostatečně popisují situaci v obci, a není tak ani možné provést posouzení hluku podrobněji. Soud neshledal, že by námítky některé z obcí byly odpůrcem vypořádány nedostatečně (viz výklad výše). Problematika hluku je podrobně popsána ve VVURÚ a navrhovatelé proti ní nevznesli věcnou polemiku, na jejímž základě

by soud dospěl k závěru, že musí být napadené OOP zrušeno.

244. Navrhovatel a) namítal, že podle VVURÚ budou *nižší desítky objektů* nadlimitně zasaženy hlukem z VRT s tím, že AZÚR nenavrhuje žádná efektivní protipatření. Touto argumentací se soud obsahově zabýval již shora. Soud doplňuje, že z Obrázku 41 na str. 83 VVURÚ lze seznat, že se městys nachází na samém okraji koridoru VRT. Pouze v případě zvolení nejméně příznivé trasy VRT dojde k zasažení východního cípu městyse hlukem. Zde se nachází zástavba rodinných domů, kterou bude od VRT oddělovat pole. Tento model šíření hluku však vychází pouze z útlumu vzdáleností (str. 78 VVURÚ) bez korekce, která může nastat v případě uplatnění protihlukových opatření popsanych na str. 78 VVURÚ na příkladu francouzských TGV. Užitím opatření lze VRT odhlučnit tak, aby území městyse nebylo zasaženo nadlimitním hlukem (totožný závěr viz str. 81 VVURÚ při zohlednění 3 m vysoké protihlukové stěny, který není v návrhu nijak rozporován). Z hlediska podrobnosti požadované zásadami územního rozvoje proto nelze úspěšně tvrdit, že by v tomto případě byla nerealizovatelnost VRT zjevná. V konečném projektu a povolovacím řízení bude nutné zvolit takové řešení, které dotčené rodinné domy ochrání. K tak detailnímu posouzení neslouží AZÚR.
245. Pro námitky zbývajících navrhovatelů platí shodně jako pro námitky navrhovatele a), že vůbec neberou v úvahu obsah VVURÚ rozlišující mezi hlukovou zátěží vyznačenou na jednotlivých leteckých mapách (Obrázky 39–51 VVURÚ) pro nejméně příznivé řešení VRT bez využití protihlukových bariér a mírou nadlimitní hlukové zátěže spočítané po zohlednění základní protihlukové ochrany ve formě třímetrové protihlukové stěny umístěné vedle nejméně příznivé trasy VRT. Rozlišování těchto dvou situací je pro vyhodnocení důvodnosti námitek zásadní. Aby mohla námitka proti vymezení plochy/koridoru jakékoliv dopravní infrastruktury uspět již na úrovni územního plánování, musí důvodně zpochybnit, že bude vůbec možné daný záměr realizovat bez překročení hlukových limitů, což není případ projednávané věci.
246. Navrhovatel b) poukazoval na to, že nadlimitním hlukem z VRT budou zasaženy *nižší desítky objektů*, zejména v části Bedřichov a Miletice u Nepoměřic. S tím nelze souhlasit. Při porovnání veřejně přístupných map z portálu mapy.com (*pozn. soudu:* při jednání provedeny důkazy snímky obrazovek, na kterých jsou zobrazeny obce Miletice, Nepoměřice a Bedřichov) s Obrázky 47 a 48 na str. 86 VVURÚ je zřejmé, že Miletice u Nepoměřic se nachází mimo dosah volného šíření nadlimitního hluku z VRT stejně tak jako sídelní jádro obce Nepoměřice. Bedřichov pak na Obrázku 47 leží v blízkosti nápisu *Miletice u Nepoměřic*. V jeho případě je zjevné, že bez přijetí protihlukových opatření bude zasažena naprostá většina obytných objektů. Současně je ale z leteckých snímků zjevné, že případné posunutí VRT směrem na východ by vedlo k zasažení nepoměrně větší zástavby obce Chlístovice. Zvolené řešení tedy kvantitativně zasahuje menší množství objektů, byť koridor VRT leží na samé hraně obytné zástavby části Bedřichov. Schéma hluku z TGV na str. 78 VVURÚ pak nasvědčuje tomu, že v případě použití protihlukových stěn lze v tomto případě ochránit domy vzdálené více než 50 m od VRT před nadlimitním hlukem a není vyloučeno, že lze vést VRT koridorem tak, aby se omezil zásah hlukem při respektování východněji položených Chlístovic. Soud si je vědom toho, že pro účely navazujícího povolovacího řízení přetrvává riziko, že tato část obce bude i tak z části nadlimitně zasažena hlukem navzdory protihlukovým opatřením. Pro účely vymezení ZÚR však není VRT v tomto úseku *zjevně* nerealizovatelný. V tabulkách 23 a 24 na str. 81 VVURÚ není uveden žádný
- Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

objekt v Nepoměřicích, který by měl být i při použití základní protihlukové ochrany při nejméně příznivé trase VRT zasažen nadlimitním hlukem 60 dB. Navrhovatel proti tomuto závěru nevznese žádnou konkrétní argumentaci, kterou by jej zpochybnil. K tomu je třeba doplnit, že ZÚR požadují minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření [článek 190 písm. a) ZÚR]. Současně platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy (srov. vypořádání námítky č. 33 na str. 72 rozhodnutí o námitkách). Na úrovni zásad územního rozvoje se ale nejedná o nerealizovatelný záměr.

247. Navrhovatel c) tvrdil, že hlukem z VRT budou zasaženy *vyšší desítky objektů*. Na str. 87 VVURÚ tomu odpovídá Obrázek 49, podle kterého má být v případě neuplatnění protihlukových opatření zasažena nadlimitním hlukem horní polovina této obce. Na str. 81 VVURÚ je však uvedeno, že při uplatnění základní protihlukové ochrany (3 m vysoká protihluková stěna) v této obci žádné objekty nadlimitním hlukem zasaženy nebudou. V námitkách přitom chybí argumentace, která by tyto závěry zpochybňovala. V bodu 1115 návrhu je pouze uvedeno, že tento výklad *působí nevěrohodně*. Návrh v tomto ohledu neobsahuje konkrétní (proti)tvrzení nebo dokonce důkazní návrh, který by výsledné posouzení ve VVURÚ zpochybňoval. Za této situace soud nemůže nahrazovat pasivitu navrhovatele, který s ohledem na roční lhůtu pro podání návrhu na zrušení AZÚR měl dostatek času na precizaci své argumentace. Soud tak mohl toliko posoudit, že VVURÚ obsahuje logicky ucelenou argumentaci, podle které lze v mezích 200 m širokého koridoru VRT přijmout protihluková opatření, která ochrání území navrhovatele c) před nadlimitním hlukem.

248. Navrhovatel d) namítal, že hlukem z VRT budou zasaženy *vyšší desítky objektů*. Tomu odpovídá Obrázek 49 na str. 87 VVURÚ, podle kterého má být v případě neuplatnění protihlukových opatření zasažena nadlimitním hlukem přibližně západní polovina této obce. Na str. 81 VVURÚ je však uvedeno, že při uplatnění základní protihlukové ochrany (3 m vysoká protihluková stěna) v této obci žádné objekty nadlimitním hlukem zasaženy nebudou. Proti takovému vyhodnocení navrhovatel nic konkrétního nenamítal. Námitky postrádají jakoukoliv individualizovanou argumentaci, která by zpochybňovala správnost úvah obsažených ve VVURÚ.

249. Navrhovatel d) namítal, že je vybočení koridoru 2 km směrem na východ nesmyslné a překvapivé, avšak nijak nerozporoval konkrétní důvody, které k odchýlení od původní trasy vedly. Odpůrce v odůvodnění AZÚR vysvětlil, že „[d]opad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati, které se odlišuje od územní rezervy vymezení v aktuálně platných ZÚR SK, jelikož nové řešení odvádí trať dále od zastavěných částí obcí a snižuje její dopad na obyvatelstvo a samotná sídla, což je případ zejména v okolí Červených Janovic, kde vedení koridoru omezuje negativní dopady na obyvatelstvo a sídlo. (str. 3 odůvodnění AZÚR). Koridor vymezený jako územní rezerva byl aktuální před více jak 20 lety. Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území). Jedná se zejména o oblast v okolí Červených Janovic, kde trasa vymezená v původní územní rezervě ovlivňuje více obyvatel než trasa navržená ve studii proveditelnosti. (...)

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Nejvýznamnější odklon navrženého koridoru železnice od původní území rezervy je možno identifikovat v okolí Červených Janovic, kde je koridor veden východněji táhlým obloukem z důvodu vymístění tratě dál od Červených Janovic a omezení potenciálního křížení s navrhovaným koridorem silničního obchvatu této obce. Dále až k hranicím kraje koridor železnice pokračuje ve ploše původní územní rezervy. (str. 25 odůvodnění AZÚR). Vedení koridoru trasou západněji by se tak intenzivněji dotklo obce Červené Janovice, která je (porovnáním území na mapách - např. na obrázků č. 49 a č. 50 VVURÚ) výrazně větší než obydlené území navrhovatele d) (a jižněji pak obec Petrovice I). Přitom právě snaha o (kvantitativní) snížení dopadu na obyvatelstvo a sídla obcí (zejména větších Červených Janovic) a o omezení potenciálního křížení s navrhovaným koridorem silničního obchvatu obce Červené Janovice vedla k odchýlení trasy koridoru od stávající územní rezervy. Jak je pak zřejmé z porovnání jednotlivých map (vložených do jednotlivých obrázků VVURÚ), umístění VRT východněji by se dotklo jiných srovnatelně velkých obcí. Námitky navrhovatelů neobsahují žádnou konkrétní argumentaci, ze které by mohl soud dovodit, že by VRT (za použití ochranných opatření) byla v blízkosti obce Paběnice pro účely ZÚR zjevně nerealizovatelná.

250. Navrhovatel e) poukazoval na to, že hlukem z VRT budou zasaženy *vyšší desítky objektů*, zejména v částech Korotice, Lomec, Lomeček a v osadě Habřina (resp. v k. ú. Korotice a v k. ú. Lomec u Úmonína). K tomu soud uvádí, že podle Obrázku 49 na str. 87 VVURÚ nebude nadlimitním hlukem zasaženo centrum obce Úmonín a části Lomec a Lomeček. V případě neuplatnění protihlukových opatření dojde k zásahu nadlimitním hlukem pouze v okrajové části k. ú. Lomec u Úmonína a v k. ú. Korotice (přibližně jižní ¾ části tohoto území, včetně osady Habřina). Na str. 81 VVURÚ je nicméně uvedeno, že při uplatnění základní protihlukové ochrany (3 m vysoká protihluková stěna) a při nejméně příznivém vedení trasy bude v k. ú. Korotice nedostatečně řešená protihluková ochrana objektu č. p. 27 (v osadě Habřina) s tím, že bude nutné přesnější posouzení v povolovacím řízení. K tomuto soud v *Katastru nemovitostí* (pozn. soudu: soud si z vlastní iniciativy vyhotovil 4 výpisy z katastru nemovitostí k p. č. st 86, 87, 93, 94, které při jednání provedl k důkazu a založil do soudního spisu) zjistil, že objekt č. p. 27 (p. č. st. 86) je rodinným domem, který sousedí s jedním rodinným domem (p. č. st. 87) a dvěma objekty k bydlení bez čísla popisného a čísla evidenčního (p. č. st. 93 a st. 94). Z toho plyne, že byť VVURÚ chybně vychází pouze z dotčení jednoho objektu, ohrožení nadlimitním hlukem hrozí přitom čtyřem objektům. I na tyto situace však VVURÚ pamatuje. Nejenže požaduje minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření v k. ú. Korotice, současně poukazuje na to, jakým způsobem to zajistit. Mimo protihlukové bariéry a protihlukové valy nabízí např. opatření u exponovaných objektů (zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor z důvodu nemožnosti větrání okny kvůli hlukové zátěži), případně odkup nebo změnu užívání objektů. (str. 114–115 VVURÚ). To považuje soud (i s ohledem na obecnost návrhu) za akceptovatelné. Nelze totiž odhlížet od toho, že vymezení koridoru do těchto míst vedla snaha o snížení dopadu na obyvatelstvo a sídla obcí (zejména podstatně větších Červených Janovic) a o omezení potenciálního křížení s navrhovaným koridorem silničního obchvatu Červených Janovic. Nelze hovořit o nerealizovatelnosti VRT.

251. Navrhovatel f) měl za to, že hlukem z VRT budou zasaženy objekty zejména v obci Lány.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Navrhovatel ničím neprokázal, že jeho území je složené z této části. Soudu se pak nepodařilo dohledat, že by obec Vidice měla část s názvem Lány, a to ani na webových stránkách obce (<https://www.obecvidice.cz/> – náhled webových stránek byl soudem pořízen dne 7. 2. 2026 a při jednání byl proveden k důkazu), kde jsou uvedeny přidružené části Karlov, Tuchotice, Nová Lhota a Roztěž, které se nachází daleko od koridoru VRT. Naopak z mapového portálu mapy.com (pozn. soudu: snímek pořízen dne 7. 2. 2026 a při jednání proveden k důkazu) se jeví, že jde o část obce Červené Janovice. Jde-li o území navrhovatele f), podle Obrázku 47 na str. 86 VVURÚ bude v případě neuplatnění protihlukových opatření zasažen nadlimitním hlukem pouze západní okraj obce Vidice. Z tabulky 24 na str. 81 VVURÚ ovšem plyne, že při uplatnění základní protihlukové ochrany (3 m vysoká protihluková stěna) v této obci žádné objekty nadlimitním hlukem zasaženy nebudou. S tímto závěrem navrhovatel konkrétně nepolemizoval. Pouze tvrdil, že má být na území obce vybudován tunel (bod 1425 návrhu). Jeho realizace však není v obsahu AZÚR řešena. Soud znovu připomíná, že konkrétní podoba VRT bude předmětem navazujících řízení.

252. Navrhovatel g) vznesl obdobné námitky jako ostatní navrhovatelé. Tvrdil, že koridor je vymezen v přímém střetu s jeho územím. Z Obrázku 47 na str. 86 VVURÚ ovšem vyplývá, že se nejedná o rozsáhlý ani významný územní střet, neboť v případě neuplatnění protihlukových opatření bude zasažen nadlimitním hlukem pouze východní okraj obce. Při uplatnění základní protihlukové ochrany (3 m vysoká protihluková stěna) v této obci žádné objekty nadlimitním hlukem zasaženy nebudou (srov. tabulky 23 a 24 na str. 81 VVURÚ). I v tomto případě lze VRT realizovat bez významného hlukového rizika.

253. S ohledem na výše uvedené dospěl soud k závěru, že návrhové body nejsou důvodné.

4.2. Ochrana před vibracemi

254. Navrhovatelé společně namítali, že VRT představuje pro jejich území nadlimitní zatížení vibracemi, a proto ji nelze realizovat. Jednotliví navrhovatelé nevznesli individualizované námitky, nýbrž obecně vibrace zmiňují v souvislosti s jinými námitkovými okruhy (např. s ochranou památných stromů, archeologických nálezů, budov apod.). Podle navrhovatelů je posouzení VVURÚ a SEA nedostatečné. Chybí konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Měly být porovnány varianty trasy VRT. Odpůrce podle navrhovatelů neidentifikoval a nepopsal územní střet. V navazujících povolovacích řízeních není efektivní řešení možné. Způsob vypořádání námitek je podle navrhovatelů nepřezkoumatelný.

255. Soud dává navrhovatelům za pravdu pouze částečně. V dokumentaci AZÚR je vyhodnocení vlivu vibrací spojeno s vyhodnocením vlivu hluku. Skutečně mu není věnována samostatná kapitola, ovšem to lze odůvodnit tím, že namítané vibrace jsou prakticky spojeny s tímž zdrojem, který způsobuje hluk (s ohledem na to, že zvuk je fyzikální jev vznikající vibrací látkového prostředí ve slyšitelném frekvenčním spektru). Soudu se tak jeví spojené posouzení jako logické. Zároveň lze odkázat i na Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, ve kterém není popsáno, že by měla být hodnocení rizika vibrací věnována samostatná část, a jaké by měly být její náležitosti. VVURÚ identifikovalo, že stavbou VRT může být její okolí dotčeno vibracemi, nicméně dospělo k závěru, že existují dostatečné nástroje a opatření, jak vlivy vibrací minimalizovat. V kapitole 3.4 poukázalo na to, že § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví mimo jiné ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

dalšími opatřeními, aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Proto vzneslo požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území (str. 128 a 133 VVURÚ). Požadavek na minimalizaci *vlivů* přitom zahrnuje jak ochranu před hlukem, tak před vibracemi, není výslovně definováno, že by se mělo jednat o vliv pouze zdroje hluku nebo pouze zdroje vibrací.

256. Za podstatné považuje soud i to, že vyhodnocení možného vlivu vibrací proběhlo ve fázi zpracovávání návrhu AZÚR. V podkladu Studie proveditelnosti A.2.6.1 *Posouzení vlivů na složky životního prostředí* je v kapitole 1 *Vliv projektu na životní prostředí* části 1.10 *Vibrace* (str. 28-31) vyhodnocen vliv vibrací. Vyhodnocení poukazuje na to, že přesné stanovení hodnot vibrací (zrychlení mechanického chvění) je velmi obtížné, neboť vibrace v obytných budovách, pro které by mělo být posouzení provedeno, závisí na mnoha aspektech (železniční svršek a spodek, geologické poměry, vzdálenost od osy koleje, druh, stáří, kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout. Přesné stanovení výhledových metod modelovým výpočtem je tedy podle studie téměř nemožné. Studie také připouští, že výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou maximální přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, že budou minimalizovány či podstatně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby, případně budou do konstrukce dráhy zabudovány antivibrační prvky. Studie poukázala na to, že pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny spodní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev. Existuje přitom prostředí tlumící vibrace, prostředí mírně náchylné k přenosu vibrací a prostředí silně náchylné k přenosu vibrací, a to i na velké vzdálenosti. Pro šíření vibrací pro trati nad 200 km/h se stanovují tři pásma: 1. pásmo je 15 m od nejbližší kolejnice. V tomto pásmu lze na všech typech geologického prostředí očekávat intenzivní přenos vibrací z trati na chráněné objekty, rovněž je zde pravděpodobné silné šíření strukturálního hluku. V tomto pásmu by se neměly vyskytovat chráněné objekty. 2. pásmo je 100 m od osy nejbližší traťové koleje, odpovídá ochrannému pásmu VRT. V tomto pásmu již bude šíření vibrací z trati silně závislé na geologickém prostředí. Jako rizikové prostředí je třeba hodnotit zónu 3) a doporučují se na trati provést preventivní antivibrační opatření. V případě zóny 2) nebo výskytu staveb na tělese trati kotvených přímo do skalního podloží i na zóně 1) bude nutné individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnického průzkumu. 3. pásmo je 200 m od osy trati. Není zde předpoklad překročení hygienických limitů. Pro zónu geologického prostředí 3) se však doporučují individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnologického průzkumu a v případě prokázání polohy trati i chráněných objektů na zvodnělém podloží se doporučují provést preventivní antivibrační opatření na trati. Studie poukázala na to, že predikovat vibrace pro momentálně neexistující zdroj je složité a není k dispozici ani metodika. Numericky vyjádřená predikce je s ohledem na množství faktorů ovlivňujících vznik a šíření vibrací prakticky nemožná, resp. nepřesnost je taková, že se lze pohybovat pouze v mezích kvalifikovaného odhadu. V žádném případě není možné určit jednoznačně a všeobecně platné pásmo, kde lze s jistotou rozhodnout o dodržení či překročení limitů a doporučit adekvátní antivibrační opatření na trati.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

257. Soud má za to, že z podkladů AZÚR jednoznačně vyplývají důvody, pro které nebyla vymezena pásma, ve kterých by bylo možné s dostatečnou mírou jistoty predikovat překročení limitů vibrací. V rámci AZÚR tedy nelze s ohledem na relativní obecnost informací predikovat konkrétní opatření. Tato opatření mohou být posouzena až v navazujících řízeních. Zároveň platí, že limity přípustných vibrací upravují i prováděcí předpisy k zákonu č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Jedná se například o nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve kterém jsou zakotveny limity pro (přerušované i nepřerušované) vibrace. Postupy a měření jsou pak specifikovány v konkrétních dokumentech (např. ČSN ISO 2631-2 Hodnocení expozice člověka celkovým vibracím nebo Metodický pokyn pro měření a hodnocení hluku v pracovním prostředí a vibrací, který vydalo Ministerstvo zemědělství ČR dne 26. 4. 2001, č. j. HEM-300-26.4.01-16344).
258. Zároveň soud doplňuje, že ačkoli nebyl do výrokové části AZÚR zapracován konkrétní požadavek na ochranu před vibracemi, tak v článku 190 písm. a) je uvedeno: „*minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření.*“ Pod pojem *vlivy dopravních staveb* lze podřadit i vibrace vznikající v důsledku provozu VRT. Požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby tedy platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u vybraného koridoru, resp. u vybraných katastrálních území. Míra ochrany obytného prostředí je v ZÚR dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje (str. 129 a 133 VVURÚ; srov. též str. 10–11 stanoviska SEA).
259. Soud považuje takové vyhodnocení za odpovídající míře podrobnosti ZÚR. Předmětem soudního přezkumu je vymezení koridoru, nikoli umístění stavby VRT. Lze sice připustit, že bude vibrace do okolí šířit i případná stavba VRT, nicméně i tak soud dospěl k závěru, že požadavek na minimalizaci vlivu vibrací odpovídá měřítku ZÚR. Jak správně uvádí VVURÚ, i právní úprava obsahuje dostatečná omezení, aby se v území nerealizoval záměr, který bude překračovat stanovené limity vibrací. Odpůrce v souladu s těmito závěry vypořádal námitky navrhovatelů (srov. vypořádání námitek č. 33 na str. 72 a 73 rozhodnutí o námitkách). Námitky nejsou důvodné.

4.3. Dopady na ZPF

260. Navrhovatelé namítali, že negativní vliv na ZPF, zejména půdy I. a II. třídy ochrany, není v AZÚR náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen ani kompenzován. VRT bude mít nepřípustný negativní vliv zejména na půdy I. a II. třídy ochrany, a tento vliv je podhodnocen. Odůvodnění AZÚR počítá se zábořem kolem osy koridoru (40 m), nikoli celé šíře koridoru (200 m). V této souvislosti odkázali na podklady Správy železnic, která uváděla v souvislosti s realizací vysokorychlostní trati zábor pásu o šířce přibližně 150 m (při zohlednění šířky trati 14 m), který zohledňuje i nezbytnou infrastrukturu jako přeložky. Posouzení VVURÚ a SEA je nedostatečné. AZÚR nezavádí dostatečná konkrétní a efektivní opatření pro dotčená území navrhovatelů. Ochrana ZPF na území navrhovatelů měla být řešena již na úrovni ZÚR prověřením a porovnáním variant trasy VRT. Všechny podstatné problémy VRT vyplývající ze zásahu ZPF jsou chybně odsunuty do navazujících procesů.

Přestože byl zjištěn významný negativní vliv na ZPF, nebylo od vymezení koridoru upuštěno. Kompenzační opatření jsou nedostatečná a dostatečně nechrání dotčená území navrhovatelů a jejich obyvatele. Skutečnost, že zábory půdy I. a II. třídy ochrany mnohonásobně převyšují zábory půdy III. až V. třídy ochrany, je v rozporu s principy zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon o ochraně ZPF“) a v rozporu s požadavky republikových priorit č. 19 a 20 PÚR, zejména s příslušným stanoviskem SEA. Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění záboru v AZÚR nejsou podložena konkrétními daty a neodpovídají skutečnému stavu. Neřeší se základní problém masivní fragmentace zemědělských půdních celků a narušení jejich obhospodařování, resp. problém je odsunut do navazujících procesů. Pokud jde o hodnocení intenzity vlivu na ZPF, jsou jednotlivé části odůvodnění AZÚR často ve vzájemném rozporu.

261. Soud nesouhlasí s názorem navrhovatelů, že vliv VRT na ZPF, zejména půdy I. a II. třídy ochrany, není v AZÚR náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen a kompenzován. Odpůrce se dopadem na ZPF podrobně věnoval v odůvodnění AZÚR (str. 27–30) a ve VVURÚ (kapitoly 3.6, 6.2.5 a 6.3).
262. Míra detailnosti posuzování jednotlivých aspektů je dána procesní fází, v níž je určitý aspekt posuzován. Zásady územního rozvoje a jejich aktualizace představují toliko koncepci, nikoli konkrétní záměr určený k bezprostřední realizaci. Proto po nich právní úprava vyžaduje pouze kvalifikovaný odhad záborů ZPF [srov. § 5 zákona o ochraně ZPF ve spojení s § 2 odst. 2 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu (dále „vyhláška č. 271/2019 Sb.“)]. Z § 2 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že kvalifikovaný odhad záborů v ZUR musí být členěn podle tříd ochrany půdy. Členění podle tříd ochrany tedy představuje nezbytnou náležitost kvalifikovaného odhadu a zohledňuje navrhovateli zdůrazňovanou kvalitu půdy. V odůvodnění AZÚR je zdůrazněno, že se vydává v měřítku 1:100 000. Při takovém měřítku nelze očekávat, že kvalifikovaný odhad záborů ZPF bude zcela přesný, nicméně kvalifikovaný odhad odpovídající této podrobnosti provést lze. Soud připomíná, že se stále jedná toliko o odborný odhad, nikoli o přesný výpočet; ten bude možné realizovat až u konkrétního záměru, jenž však není předmětem napadeného OOP.
263. Soud má za to, že odpůrce dostatečně vysvětlil, jakým způsobem dospěl k odhadu záboru půdy. Navrhovatelé sice citovali z dokumentu Správy železnic k VRT ve Francii (TGV) z roku 2020, že „[v]ysokorychlostní trať potřebuje pro svou realizaci v průměru 15 ha na kilometr délky, což odpovídá pásu o šířce 150 m. Tento pás často připadá na nezbytné přeložky infrastruktury, zejména na terénní a krajinářské úpravy, které mají přírodní charakter.“ K tomu soud uvádí, že podklad týkající se TGV není podrobněji odůvodněn, není zřejmé, z jaké právní úpravy vychází tamní kvalifikovaný výpočet záboru ZPF. Soud naopak hodnotí závěr o předpokladu záboru v šířce 40 m za logicky konzistentní, neboť zahrnuje plochy vlastní trati a souvisejících náspů, tedy plochy zjevně dotčené zábořem půdy. Oproti tomu přeložky bude potřebné realizovat pouze v některých úsecích (není tak jasně definovatelný jejich počet) a další zábory budou z podstaty jen dočasné (např. spojené s realizací vlastní stavby) a není je tak třeba započítávat do kvalifikovaného odhadu (trvalého) záboru ZPF pro účely výstavby VRT. Odpůrce zábor odhadl pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna v rozsahu 14 m), včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů (str. 27 odůvodnění AZÚR). Podle § 9 odst. 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. platí, že vyhodnocení Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

výměry záboru u koridoru se provede vynásobením délky koridoru s odhadovanou šířkou tělesa stavby včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů a příkopů včetně ostatních součástí stavby. U staveb nadzemního nebo podzemního vedení, k jejichž realizaci je nutný souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF, se za délku koridoru považuje součet odhadovaných délek vstupních šachet podzemního vedení a součet odhadovaných délek základů stožárů nadzemního vedení. Tímto způsobem odpůrce postupoval. Zohlednil přitom podstatně větší prostor než jen samotnou trať (těleso stavby). Zároveň poukázal na to, že kvalitní zemědělské půdy se nacházejí v celém zájmovém území, vysoké zastoupení kvalitních zemědělských půd je pak zejména na území obcí Bečváry, Kořenice, Dolní Chvatliny, Svojšice, Zalesany, Klášterní Skalice, Třebovle, Chrástany, Kounice a Klučov (str. 129 VVURÚ). S ohledem na koncepční povahu zásad územního rozvoje nemusel vyjmenovávat jednotlivé plochy (pozemky), které jsou pod ochranou ZPF. Přesný výpočet (popis) zasažených pozemků bude možné realizovat až u konkrétního záměru, jenž však není předmětem napadeného OOP.

264. K námitce, že nebyly náležitě identifikovány a zohledněny negativní vlivy vyplývající ze samotné výstavby VRT, soud uvádí, že při kvalifikovaném odhadu záborů ZPF byly brány v úvahu jen trvalé zábovy ZPF, nikoli dočasné zábovy. Z výše citovaného způsobu výpočtu záboru je podle názoru soudu zjevné, že do výpočtu vstupují pouze trvalé zábovy spočívající ve stavbě samotné. Ve výpočtu se nezohledňuje staveniště ani vliv výstavby, které představují toliko dočasný zábor ZPF. Z § 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že dočasné zábovy se zohledňují v územním plánu. Naproti tomu § 2 zmíněné vyhlášky, který se týká pořizování ZÚR, se o dočasných zábovách ZPF nezmiňuje (obdobně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 216).

265. Navrhovatelé se mýlí, pokud se domnívali, že odpůrce neidentifikoval veřejný zájem, který převažuje nad zájmem na ochraně ZPF. Toto porovnání je uvedeno zejména na str. 30 odůvodnění AZÚR, kde odpůrce vysvětlil, proč je veřejný zájem na vymezení koridorů nadřazený veřejnému zájmu na ochraně ZPF nejvyšších tříd ochrany. Konstatoval, že „[v]ýrazné převážení veřejných zájmů na vymezení koridoru pro VRT ZPF pro záměr nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu je třeba zejména spatřovat v tom, že:

- koridory jsou vymezené pro záměr v oblastech dopravní dostupnosti a propojenosti hospodářských center ČR i regionů EU,
- koridory jsou vymezené pro záměr, který zajistí přiblížení regionů k hlavním centrům osídlení a tím podpoří rozvoj regionů díky lepší distribuci ekonomických příležitostí,
- koridory jsou vymezené pro záměr, který zajistí zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a převedení dopravní zátěže z méně environmentálně šetrných způsobů dopravy,
- koridory jsou vymezené pro záměr, který je součástí transevropské dopravní sítě, která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti,
- koridory jsou vymezené pro záměr mezinárodní a celostátní veřejné dopravní infrastruktury.“

266. Soud souhlasí s navrhovateli, že VRT bude mít negativní vliv na ZPF, zejména půdy I. a II. třídy ochrany. To ostatně nevylučuje ani odpůrce, který v odůvodnění AZÚR uvedl, že „[v]ymezení koridorů a následné realizace VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou se nevyhne záboru zemědělského půdního fondu I. a II. třídy ochrany, protože celá oblast Středočeského kraje připadající jihovýchodnímu obvodu v okolí Prahy je těmito hodnotnými půdami obklopena.“ (str. Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

29 odůvodnění AZÚR). Při vyhodnocení dopadů vlivů AZÚR a ZÚR včetně 1. a 2. aktualizace pak dospěl k závěru, že „*kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k ZPF jsou hodnoceny jako mírně až významně negativní*“. Soud přitom neshledal rozpor v tom, že odpůrce v odůvodnění AZÚR současně konstatoval, že koridory vymezené v AZÚR vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF (např. str. 30 odůvodnění AZÚR). Z obsahu AZÚR plyne, že odpůrce tímto vyjádřením porovnal rozsah záborů (v ha) s celkovým rozsahem kraje (v ha).

267. Negativní dopady nebo výrazná převaha záboru půdy I. a II. třídy ochrany nad zábořem půdy III. až V. třídy ochrany ještě nezakládá *nepřekonatelnou* překážku pro vymezení koridoru v AZÚR ve zvolené variantě. Ačkoli je obecně preferován zábor méně kvalitní půdy, zákon o ochraně ZPF zábor kvalitnější půdy nezakazuje. Naopak z § 4 zákona o ochraně ZPF plyne, že tak lze učinit v nezbytném odůvodněném případě a za stanovených podmínek. Soudy dále dovodily, že je třeba navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Projektanti a pořizovatelé přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, a to *zpravidla* ve srovnání s jiným možným řešením (rozsudek NSS ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, č. 2903/2013 Sb. NSS, bod 36)

268. Soud dospěl k závěru, že uváděné požadavky byly splněny. Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která v I. etapě prověřila 10 variant trasování (včetně nulové varianty). Měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území). Jedná se zejména o oblast v okolí Červených Janovic, kde trasa vymezená v původní územní rezervě ovlivňuje více obyvatel, než trasa navržená ve Studii proveditelnosti. Koridor navazuje na již vymezený stávající koridor VRT, úsek Praha – Poříčany, severně od obce Kounice, přičemž esovitě obchází zastavěné území obcí Klučov a Chraštiny. Tato trasa se podle pořizovatele jeví jako výhodnější z hlediska možných negativních dopadů na zastavěné území Klučova, než u původní územní rezervy. Úprava trasování koridorů by neměla významný vliv a nedokázala by snížit předpokládaný zábor ZPF, jelikož zábory budou i v případě jiného trasování téměř shodné. Pro záměr neexistuje výhodnější vedení z hlediska potřeby, proveditelnosti a průchodnosti. Poslední jmenované hledisko sledovalo dopad na chráněná území, skladebné části ÚSES či půdní a lesní fond. Varianta vymezená v AZÚR byla vyhodnocena jako celkově nejvýhodnější a vymezení koridorů respektuje zásady plošné ochrany ZPF podle zákona o ochraně ZPF (str. 27–30 odůvodnění AZÚR).

269. Navrhovatelé nepředkládají jiné trasování VRT, které by se opíralo o odborné závěry, a které by současně zohledňovalo další hlediska, tak jak to provedla Studie proveditelnosti (např. hledisko územně technické a dopravně technologické, přepravní prognózy, dopady na životní prostředí, ekonomická efektivita viz str. 28 a str. 43 a násl. dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*), a které by bylo zároveň výrazně prospěšnější pro životní prostředí jako celek (nikoli jen jeho jednotlivé složky anebo pro území navrhovatelů). Ostatně ani směrnice SEA nevyžaduje realizaci varianty s *nejmenším dopadem* na životní prostředí (srov. rozsudek NSS ze dne 19. 9. 2025, č. j. 6 As 186/2023-104, bod 203).

270. Navrhovatelé ještě podáním ze dne 10. 2. 2026 rozvinuli tvrzení ohledně nedostatečného vyhodnocení záborů ZPF. Poukazovali na to, že celkový odhad záboru v ZPF pro VRT činí 198,85 ha, a právě podle tohoto údaje byl (podle navrhovatelů podhodnoceně) posuzován

vliv VRT na životní prostředí, avšak dodatečně zjistili, že celkový odhad záboru ZPF měl činit 920,02 ha, měl být tedy čtyř a půl krát větší, než s čím počítal návrh AZÚR. Z tohoto záboru přitom činí přibližně 372 ha zábor půdy I. bonity a přibližně 131 ha zábor půdy II. bonity. Kdyby byl přitom zábor půdy posuzován k této vyšší hodnotě, musel by odpůrce dojít k závěru, že je záměr VRT nerealizovatelný, protože je předpokládán zábor půdy s ohledem na svůj rozsah neakceptovatelný. K tomu navrhovatelé předložili navazující dokumentaci záměru RS 1 VRT Praha-Běchovice-Poříčany-Světlá nad Sázavou pro oznámení EIA, konkrétně str. 630, 749 a 764. Soud provedl tyto jednotlivé listiny při jednání k důkazu a ověřil, že v nich je skutečně uveden odhadovaný zábor půdy 920,02 ha. Soud ovšem také provedl k důkazu i informaci z webových stránek Informačního systému EIA https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP534?lang=cs, konkrétně k záměru RS 1 VRT Praha-Běchovice-Poříčany-Světlá nad Sázavou, což je projekt, k němuž se vztahovaly listiny předložené navrhovateli, a z informací o tomto záměru zjistil, že se týká celého koridoru VRT Praha-Brno, nikoli pouze koridoru vymezeného AZÚR ve Středočeském kraji (mezi dotčenými kraji je uvedena i Vysočina i hlavní město Praha. Navrhovatelé tak porovnávají zábor půdy, který je vypočítán pro výrazně delší část koridoru, než je koridor umístovaný AZÚR, z čehož logicky vyplývá, že i zábor půdy musí být větší a jejich argumentace není přiléhavá. Nebylo tedy prokázáno, že by odpůrce při pořizování AZÚR nedůvodně vycházel z výrazně podhodnocených odhadů o záboru ZPF. AZÚR vymezují koridor D216 pro trat Praha-Brno, avšak pouze v úseku Poříčany-hranice kraje, nikoli v celém úseku Praha-Brno (resp. Praha-Světlá nad Sázavou). A dále vymezují koridor D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk (k tomu srov. str. 2 kapitoly 2 textové části výroku AZÚR). Zároveň soud uvádí, že není správné ani tvrzení navrhovatelů, že byl v AZÚR zohledněn toliko zábor půdy 198,85 ha; tento údaj se týkal pouze koridoru D216. AZÚR zohlednily i zábor pro koridor D217, který činil 47,39 ha (srov. tabulku na str. 28 odůvodnění AZÚR):

Kvalifikovaný odhad byl proveden na základě této bilanční tabulky:

Koridor		Třídy ochrany ZPF					PUPFL	Celkem
		I.	II.	III.	IV.	V.		
D216	Délka tratě [m]	24451	9387	13560	495	1822	3558	53273
	Odhad záboru [ha]	97,80	37,55	54,24	1,98	7,28	14,23	198,85
D217	Délka tratě [m]	6124	2529	242	2951	0	0	11846
	Odhad záboru [ha]	24,50	10,12	0,97	11,80	0	0	47,39

271. Navrhovatelé také tvrdili, že zábory nejsou kompenzovány, že nebyla stanovena efektivní konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Kompenzační opatření jsou podle nich nedostatečná a dostatečně nechrání dotčená území navrhovatelů a jejich obyvatele.
272. Ve VVURÚ je sice uvedeno, že „[n]ení navrženo žádné kompenzační opatření. Vlivy na půdu (ZPF) nelze kompenzovat“ (str. 105). To ovšem neznamená, že neexistují žádná opatření kompenzující dopady na ZPF. Opak plyne z odůvodnění AZÚR, ze ZÚR nebo ze 4. aktualizace PÚR, které je třeba zohledňovat ve vzájemné souvislosti.
273. ZÚR v článku 190 písm. e) stanoví pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury požadavek na rozhodování z hlediska minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí: „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“. Stejný požadavek na minimalizaci záborů ZPF stanoví 4. aktualizace Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

PÚR (srov. bod 2 předmluvy rozhodnutí o námitkách, nebo str. 150 *Návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*). Tento požadavek odpůrce v AZÚR nevymezil s ohledem na jeho stávající zakotvení v ZÚR (str. 129 VVURÚ). Odpůrce ale v odůvodnění AZÚR zohlednil požadavek na minimalizaci zásahů, jelikož uvedl, že „[s] ohledem na technické parametry vedení trasy VRT (sklonové poměry a poloměr oblouků) a fyzicko-geografické podmínky nebylo možné v území dotčeném vymezením koridoru pro VRT eliminovat zábohy nejekvalitnějších půd dle třídy ochrany. Skutečně reálné zábohy ale budou nižší, pouze v nezbytně nutném rozsahu, a dotčená půda bude sejmuta a použita na rekultivace při stavbě trati.“ (str. 30). Současně poukázal na to, že „[s]oučástí realizace záměrů budou související opatření, která zajistí přístupnost okolních zemědělských pozemků a nezhoršení hydrologických a odtokových poměrů“. (str. 29). Rozsah záborů půdního fondu bude navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem o ochraně ZPF; především s § 4 odst. 1 písm. d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu ZPF. ZÚR hodnotí stanovenou míru ochrany ZPF jako dostatečnou a odpovídající měřítku zásad územního rozvoje (str. 129–130 VVURÚ).

274. Soud uvádí, že i ve vztahu k záborům ZPF platí, že konkrétní kompenzační opatření bude možné stanovit až na základě projektu obsahujícího konkrétní umístění stavby VRT v rámci koridoru v závislosti na jejím stavebně technickém provedení.
275. Pokud už dojde k odejmutí zemědělské půdy, musí být zohledněna a provedena vhodná opatření pro naplnění veřejného zájmu na zadržení vody v krajině. I na to odpůrce pamatoval. Na str. 30 odůvodnění AZÚR uvedl, že opatření ke snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof (např. plochy morfologicky, hydrologicky a geologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod) v nadmístních souvislostech jsou řešena v platných ZÚR. Nelze přitom souhlasit ani s tvrzením navrhovatelů, že se neřeší narušení obhospodařování půdy, neboť „součástí realizace záměrů budou související opatření, která zajistí přístupnost okolních zemědělských pozemků a nezhoršení hydrologických a odtokových poměrů“ (str. 29 odůvodnění AZÚR).
276. K tvrzení navrhovatelů o rozporech ohledně kultivace půdy, soud uvádí, že na území zasaženém záměrem, ale nedotčeném samotnou stavbou (tedy tělesem trati a jejími náspy, svahy apod.) bude provedena rekultivace v souladu s okolním využitím přírody a krajiny, budou vysazena původní rostlinná společenstva a druhy charakteristické pro daný typ geobiocény (str. 32 odůvodnění AZÚR). Na rekultivaci bude použita odebraná půda. To přitom není v rozporu s nulovým odhadem odpůrce ohledně výměry záboru, na které bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu (viz tabulku 1 na str. 29 odůvodnění AZÚR). Odpůrce totiž vysvětlil, že zábor sice odhadl pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna v rozsahu 14 m), včetně okolních náspů, příkopů či bočních svahů (str. 27 odůvodnění AZÚR), ale vlastní šíře záboru bude podstatně užší v závislosti na konkrétním řešení. Nebylo proto ani možné provést odhad množství rekultivované půdy.
277. K tvrzení navrhovatelů, že odpůrce nezohlednil existenci závlah, odvodnění a staveb k ochraně před erozní činností vody, soud podotýká, že při odhadu záboru ZPF se tyto skutečnosti nezohledňují. Skutečnost, že odpůrce v odůvodnění AZÚR uvedl, že lze tato zařízení předpokládat (str. 29), nepředstavuje navrhovateli namítané porušení § 19 odst. 1

písm. a) stavebního zákona. (shodně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 219).

278. Ačkoli je návrh členěn i ve vztahu ke každému navrhovateli zvlášť, co do obsahu je shodný jako obecná část zpochybňující posouzení střetu se ZPF (až na námitku nedostatečného vypořádání námitek). Proto výše uvedené platí i pro argumentaci obsaženou v těchto částech návrhu. Pokud jde o vymezení se proti způsobu vypořádání námitek navrhovatelů odpůrcem, soud již výše uvedl, že nebylo namístě se detailně zabývat problematikou, kterou chtěli navrhovatelé ve vztahu k záboru ZPF v rámci AZÚR řešit. AZÚR jsou zejména koncepčním nástrojem územního plánování. Společně se ZÚR a PÚR poskytují dostatečný rámec koncepčních opatření, jejichž využití bude záviset na konkrétním řešení a provedení stavby VRT. Způsob vypořádání námitek (vypořádání námítky č. 32 na str. 71 rozhodnutí o námitkách) odpovídá koncepční povaze AZÚR. Proto nebylo ani nutné se blíže vyjadřovat ke komplexním pozemkovým úpravám realizovaným v minulosti, na které poukazovali navrhovatelé d) a e).
279. Byť soud rozumí tomu, že obce a její obyvatelé se mohou cítit dotčeni tím, že zásah do ZPF v tělese stavby bude nevratný, odpůrce popsal, jaké veřejné zájmy převáží nad ochranou ZPF. S ohledem na územní a společenský vývoj nelze očekávat absolutní neměnnost poměrů (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 8. 2011, č. j. 1 Ao 4/2011-42, bod 31).
280. Návrhové body týkající se vlivů na ZPF nejsou důvodné.

4.4. Vliv na krajinu a krajinný ráz; fragmentace a nepropustnost krajiny

281. Navrhovatelé vznesli v návrhu společné námitky týkající se fragmentace a nepropustnosti krajiny, zhoršení dopravní obslužnosti, a nepřípustného vlivu na krajinu a krajinný ráz. Námitky týkající se krajiny (krajinného rázu) ve vztahu ke konkrétnímu území navrhovatelů uplatnili navrhovatelé d), e) a g). Žádný z návrhových bodů neshledal soud důvodným.
282. Navrhovatelé společně tvrdili, že VRT způsobí nepřípustnou fragmentaci a nepropustnost krajiny včetně zhoršení dopravní obslužnosti. Posouzení VVURÚ a SEA je nedostatečné. Řešení nelze odsunout do navazujících procesů. Fragmentace krajiny je nepříznivá pro biotopy. Oplocení trati omezí migraci živočichů. Poklesnou ceny nemovitostí, sníží se rekreační funkce a zvýší se riziko vojenského či teroristického útoku, neboť VRT je strategický cíl. V ZÚR nejsou popsána

ochranná či kompenzační opatření. Nejsou stanovena konkrétní opatření a pokyny k navazujícím procesům. VRT odřízne celé části území. Není řešeno, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území navrhovatelů. Obdobně navrhovatelé argumentovali ohledně narušení krajiny a krajinného rázu. Souhlasí s tím, že VRT bude mít významně negativní vliv na krajinu a krajinný ráz. Dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka, budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty. Chybí vizualizace VRT z různých vzdáleností, v ročních obdobích, za období po zahájení provozu a později (za 5–20 let) a za denního a nočního stavu. Provoz VRT představuje smrtelné riziko pro lidi a zvířata. Dojde ke zhoršení pohledů a panoramat. VRT Linz – Vídeň je i na rovině umístěna pod zemský povrch. Krajina získá průmyslový ráz. Studie proveditelnosti neřeší, kde bude získán materiál na stavbu, tj. zda bude nutné otevírat kamenolomy v okolí VRT. Navrhovatelé vlastní rozsáhlé zemědělské, lesní a jiné přírodní pozemky. Odpůrce jejich námitky vypořádal paušálně a nepřezkoumatelně. Odpůrce odmítl zpracovat studii provedení VRT na krajinný ráz.

283. Soud přesvědčení navrhovatelů nesdílí. VVURÚ vyhodnotilo vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje (str. 94–95 VVURÚ) a na krajinu (str. 98–99). Podle VVURÚ „koridory jsou vymezeny v zemědělské až lesozemědělské krajině. Reliéf dotčeného území je rovinný až mírně zvlněný. V jižní části koridoru D216 je modelace reliéfu výraznější, krajina má charakter pahorkatiny. Směrem k jihu vzrůstá krajinná heterogenita, zvyšuje se zastoupení lesních porostů a prvků drobné krajinné zeleně. Krajina, kterou jsou koridory trasovány, je převážně vizuálně otevřená, s velkým měřítkem členění intenzivně využívaných zemědělských ploch. Podíl lesů je vyšší v jižní až jihovýchodní části dotčeného území, ve směru k hraničním krajům Vysočina. V krajině se nacházejí převážně menší sídla původně zemědělského charakteru. Kultivovaná zemědělská krajina po staletí intenzivně obhospodařovaná se v krajinných scénériích projevuje stopami historického členění osami cest a mezí s liniíovou zelení (alejami) a se soustavou hospodářských dvorů, často umístěných na vizuálních osách krajiny. Krajina se vyznačuje množstvím architektonických dominant kostelů, kaplí a hospodářských dvorů. Vodní prvky hrají v krajinném rázu oblasti spíše podružnou roli. Jsou tvořeny prameny, malými i velkými potoky, nečetnými malými i středně velkými rybníky. Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. V širším zájmovém území, ve kterém jsou vymezeny koridory D216 a D217, nejsou vyhlášena velkoplošná chráněná území či přírodní parky, tj. území chráněná ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve kterých se nacházejí významné krajinné hodnoty. V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou. Využitím koridoru D216 dojde k fragmentaci významného lesního porostu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Další přírodní charakteristikou krajinného rázu, která bude využitím koridoru dotčena, jsou drobné vodní toky a jejich nívy a údolí. V bezprostřední blízkosti vymezených koridorů nejsou vyhlášena území v zájmu památkové péče, ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nelze vyloučit vlivy na drobné sakrální památky v krajině. Kulturní dominanty nebudou využitím koridoru dotčeny, nebude ovlivněn jejich vizuální projev v krajině. Koridor D216 a D217 prochází regiony lidové architektury. Architektonické hodnoty tohoto území dotčeny v důsledku využití nebudou. Využitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny v dotčeném území. Zejména severní část koridoru D216 a celý koridor D217 jsou trasovány územím, jehož charakter je významně ovlivněn blízkostí hlavního města Prahy a významných regionálních center (Nymburk, Kutná Hora). Území je již v současné době významně ovlivněno Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

urbanizačními aktivitami. Vložení nové antropogenní linie do krajiny dojde k posílení tohoto procesu. Významná antropogenní nepropustná bariéra významně ovlivní charakter a vnímání krajiny. Ještě významnější vlivy tohoto charakteru lze predikovat zejména v případě koridoru D216. Koridor je ve své jižní polovině trasován poměrně harmonickou lesozemědělskou krajinou, menšího měřítka, s harmonickým vztahem drobných sídel a krajinného rámce. Území v jižní části koridoru D216 je méně ovlivněnou antropogenními aktivitami, má venkovský lesozemědělský charakter. Vznik nové antropogenní linie doprovázené oplocením a dlouhými protiblukovými stěnami dojde k ovlivnění charakteru krajiny. Dojde k ovlivnění estetických hodnot krajiny. V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty. (str. 98–99

VVURÚ). AZÚR *vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny a to jak v prostorech silně ovlivněných urbanizačními aktivitami – oblast Českého Brodu – Kouřimi, a Poříčany – Nymburk, tak v prostoru, který je těmito procesy ovlivněn méně Malešov – Červené Janovice – hranice s krajem Vysočina. 9A ZÚR SK ukládá do území koridory, které se stanou novou bariérou prostupnosti území, jejich využitím dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Tento vliv je hodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2)“.* (str. 106 VVURÚ).

284. Argumentace navrhovatelů je vystavěna především na jejich nesouhlasu s tím, jak vlivy VRT na krajinu a krajinný ráz hodnotí VVURÚ. Navrhovatelé ovšem neuvedli, co konkrétně VVURÚ nezohlednilo, nebo v čem konkrétně nezhodnotilo jednotlivé kategorie správně. Sice poukazovali na to, že VRT přetne krajinu, ovlivní krajinný ráz, zhorší průchodnost přírodou pro lidi a živočichy, nebo že bude výraznou dominantou v území. S těmito vlivy ovšem VVURÚ pracovalo a vzalo je v úvahu. Současně navrhlo opatření, která v navazujících procesech zajistí minimalizaci zjištěných negativních vlivů. Navrhlo i) začlenění stavby do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území, ii) zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě a iii) minimalizaci vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury. První z opatření navrhlo kvůli tomu, že se nová železniční trať stane významnou antropogenní osou v území. Míra jejího uplatnění v krajině ovšem bude závislá především na řešení nivelety stavby vůči reliéfu území (násypy, estakády, zářezy, tunely) a parametrech protihlukových opatření v konkrétních úsecích trati. Vyhodnocení vlivů na krajinu a krajinný ráz je ve VVURÚ přiléhavé a dostatečné, neboť s ohledem na míru podrobnosti ZÚR mohou být tyto aspekty podrobněji zpracovány až v navazujících fázích projektování stavby (str. 116 a 118).
285. Ačkoli se druhé opatření nepromítlo do výrokové části AZÚR, VVURÚ poukázalo na to, že požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je již v ZÚR zaveden, a to v čl. 190 písm. a): „Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“. Dále VVURÚ vyhodnotily, že „požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury.“ (str. 127 VVURÚ). Podle názoru soudu lze existující opatření zakotvená již v ZÚR považovat za dostatečná, navrhovatelé neuvedli žádná (jiná) konkrétní opatření, která by byla vhodná doplnit a zároveň by nepřesahovala míru podrobnosti ZÚR.
286. Skutečnost, že AZÚR neřeší, v jakých vzdálenostech mají být na tělese VRT nadjezdy či podjezdy, tak aby umožňovaly efektivní dopravní obsluhu území navrhovatelů, nezakládá nezákonnost nebo nepřezkoumatelnost napadeného OOP. Tyto otázky souvisí s konkrétním řešením stavby VRT, která ještě není v rámci řízení AZÚR povolována. Cílem bylo pouze vymezení koridoru a zajištění obecné návaznosti (odboček) na menší tratě (srov. grafickou část výroku AZÚR, výkres I.2 Plochy a koridory nadmístního významu). K požadavku navrhovatelů na pořízení vizualizace (pohledy) trati soud uvádí, že žádný právní předpis (zejména vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění do

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

31. 12. 2023) nestanovuje povinnost vizualizace budoucí železniční trati již na úrovni ZÚR, resp. nestanovuje takové požadavky, ze kterých by vyplývala taková míra podrobnosti vizualizací.

287. Soud považuje za až absurdní argument, že kvůli VRT budou území navrhovatelů představovat společně s VRT válečné či teroristické cíle. Byť lze připustit, že liniové stavby (železniční koridory) mohou představovat strategické válečné cíle z důvodu snahy narušovat transport ať už zásob pro civilní obyvatelstvo, tak případně vojenského materiálu pro armádu, tak za současné situace nelze předjímat, že by se měl válečný konflikt (který nyní probíhá na území Ukrajiny) rozšířit na území České republiky, a navíc jsou obydlené části území navrhovatelů vzdálené desítky až stovky metrů od plánované trasy VRT. Pokud by soud akceptoval přístup navrhovatelů, musel by dospět k závěru, že by nebylo možné postavit prakticky žádnou liniovou stavbu, což je zjevně nepřiměřený maximalistický přístup, jehož důsledky hodnotí soud výrazně negativněji, než případné (a v tuto chvíli skutečně zcela minimální až zanedbatelné) riziko útoku na VRT. Posuzovaná VRT není z hlediska možností provedení útoku o mnoho zranitelnější, než jakákoliv jiná „běžná“ železniční trať (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 12. 2009, č. j. 8 Tdo 1089/2019-2231 ve věci doposud jediného veřejně známého teroristického útoku na území ČR). Tvrzené smrtelné riziko pro lidi a zvířata pak lze omezit např. oplocením, což je ostatně u dálnic nebo železničních tratí obdobného rozsahu jako VRT zcela běžné. Výběr vhodného opatření bude předmětem navazujících procesů.
288. K obecné námitce navrhovatelů, že není vyřešeno, jak bude získáván potřebný materiál na stavbu VRT, zda bude např. nutné využívat či otevírat kamenolomy v okolí trasy VRT a jaké to bude mít důsledky pro krajinu dotčenou těžbou (srov. odst. 704 návrhu, totožně i odst. 265) pak soud uvádí, že navrhovatelé k tomuto bodu neuvádí žádné tvrzení o dotčení na jejich veřejných subjektivních právech. Případné budování kamenolomů pak nesouvisí s obsahem AZÚR, jejímž předmětem není zřizování ploch pro těžbu kamene v okolí koridorů. Předmětem napadeného OOP je pouze vymezení koridorů VRT. Pokud by měl být ve Středočeském kraji otevřen nějaký nový kamenolom, vedla by se k tomu jiná příslušná řízení, ve kterých by se hodnotil vliv na životní prostředí apod.
289. Ohledně přerušení cest v krajině, které mají sloužit lidem i živočichům, slouží úroveň ZÚR pouze k posouzení, zda je možné realizovat VRT takovým způsobem, že průchod zůstane zachován. Konkrétní výstavba VRT náleží povolovacímu řízení. Soud připouští, že je prakticky jisté, že realizací VRT dojde k omezení průchodnosti území, nicméně z AZÚR je zřejmé, že lze aplikovat opatření, která tento negativní důsledek zmírní (podchody, nadchody, migrační koridory). AZÚR nevypovídají nic o tom, že by negativní důsledek (omezení průchodnosti) měl být zcela nepřiměřeného rozsahu, díky čemuž by bylo možné už nyní VRT vyhodnotit jako nerealizovatelnou (neakceptovatelnou) stavbu. Ani navrhovatelé nepředestřeli argumentaci, ze které by se jevilo, že v dotčeném území nelze realizovat žádná opatření kompenzující negativní vliv na prostupnost krajiny.
290. Pokud jde o vypořádání námitek navrhovatelů z 18. 5. 2022, ani v něm neshledal soud vady, které by měly vést ke zrušení napadeného OOP. Soud zároveň zdůrazňuje, že v případě přezkumu zásad územního rozvoje, resp. jejich aktualizace, se musí řídit zásadou zdrženlivost a ke zrušení napadeného OOP může přistoupit skutečně až tehdy, jde-li nikoli o dílčí nedostatek, ale o zásadní pochybení. Byť by bylo vhodné, aby se odpůrce věnoval

vypořádání uplatněných námitek podrobněji, tak soud shledal, že stěžejní obsah vypořádání námitek je přiléhavý, a proto vypořádání námitek ještě ob stojí. Odpůrce k otázce fragmentace a neprostupnosti krajiny uvedl, že „[ř]ešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Na základě výsledků provedeného vyhodnocení byl stanoven požadavek na zajištění zachování prostupnosti území. Tento požadavek byl zpracován do návrhu ZÚR, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci. Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT. V obecné rovině lze konstatovat, že technická řešení pro realizaci kompenzačních opatření a zlepšení prostupnosti krajiny existují, např. mosty, podchody či ekodukty. Je tedy důvodné předpokládat, že v podrobné dokumentaci budou navržena příslušná opatření, kterými bude potenciální negativní dopad koridorů železniční dopravy na krajinu a její prostupnost kompenzován.“ (vypořádání námitek č. 16 na str. 64 rozhodnutí o námitkách). K námitce nepřipustného vlivu na krajinu a krajinný ráz konstatoval, že „[ř]ešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. Vyhodnocení vlivu na krajinu a krajinný ráz bylo zpracováno. Byly identifikovány negativní vlivy ve vztahu ke krajině. V rámci hodnocení byla navržena opatření k minimalizaci potenciálních negativních vlivů. Zpracovatel dokumentace si je vědom, že míru vlivu lze snížit pouze částečně. Vysokorychlostní trať je stavbou, která ovlivní obraz, charakter i způsob využití krajiny, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.“ (vypořádání námitek č. 17 na str. 65 rozhodnutí o námitkách). Odpůrce ve vypořádání námitek obsáhl podstatu věci – tedy, že je možné konkrétní aspekty vypořádat pouze v míře podrobnosti odpovídající danému typu územně plánovací dokumentace. Soud má za to, že je vypořádání odpůrcem ještě akceptovatelné a nepředstavuje důvod, pro který by měla být AZÚR zrušena. Zbylé námitky (doplnění námitek) uplatnili navrhovatelé opožděně, proto k nim nemohl odpůrce přihlížet. Navrhovatelé pak s vypořádáním věcně nepolemizují, jejich argumentace spočívá zejména ve vyjádření nesouhlasu s vypořádáním námitek, případně v kladení požadavků na ještě větší míru podrobnosti vypořádání (vyhodnocení) vlivů na jednotlivé složky. Soud se nicméně ztotožnil s odpůrcem, že míra podrobnosti, kterou navrhovatelé naznačují, neodpovídá ZÚR. Návrhové body nejsou důvodné.

291. Navrhovatelé d), e) a f) nad rámec společných námitek předeštěli vlastní argumentaci. Její obsah je nicméně velmi obecný a zčásti se překrývá se společnými námitkami. Námitky lze shrnout tak, že stávající krajinný ráz území obce a jejího okolí je nepostradatelnou součástí životního prostředí, kvality bydlení a života v obci, hospodářského a rekreačního využívání území obce, podstatným faktorem hodnoty nemovitostí v obci, a součástí rozvoje území obce. Celé území obce by přítomností VRT ztratilo dosavadní krajinný ráz daný environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by bylo jako celek nevratně znehodnoceno. Výstavbou VRT se odřízne část území obce a změní se hydrologické poměry. Střet s oblastí krajinného rázu není identifikován a vyhodnocen. Navrhovatel d) poukázal na Paběnický potok a Paběnický les. Navrhovatel e) zdůraznil Opatovický potok a komplex lesů u sídel Habřina a Lomeček. Navrhovatel f) nezmínil konkrétního nic.
292. S ohledem na přílišnou obecnost argumentace (navrhovatelé ani v námitkách ani v návrhu soudu nepředeštěli argumenty, které by svědčily o nadregionálním významu některých dotčených lesů či jiných ploch) soud poukazuje na část vyhodnocení společných námitek

navrhovatelů odpůrcem, která zdůrazňuje zejména aspekt míry podrobnosti AZÚR, resp. ve vztahu k lokálním dotčeným prvkům odkazuje navrhovatele na navazující procesy podle stavebního zákona. Soud si je vědom toho, že výrazná liniová stavba VRT přetne krajinu a bude nutné hledat vhodné technické řešení minimalizující zásahy do krajiny, avšak tato skutečnost ještě není důvodem pro nerealizaci VRT (nebo obdobných významných liniových staveb), neboť i s ohledem na vyvíjející se technologické postupy je možné mnohé negativní dopady zmírňovat, či zcela eliminovat. Ovšem volba konkrétního opatření má místo až v navazujících procesech v konkrétní projektové dokumentaci. Aby mohlo být zvoleno efektivní a přiměřené opatření, musí pracovat s dostatečně podrobnými informacemi o záměru, což *pouhé* umístění koridoru VRT ještě nepředstavuje. Pro zvolení konkrétního opatření je podstatné znát přesnou polohu trasy, v návaznosti na to bude zřejmé, jaké je například podloží pod stavbou, jak vzdálené jsou dotčené objekty, v jakých místech dochází ke střetu s migračními koridory apod. Totéž platí pro konkrétní krajinná panoramata nebo jednotlivé krajinné prvky. Účelem AZÚR nebylo vyjmenovat (všechny) jednotlivé krajinné prvky a oblasti krajinného rázu, které budou dotčeny. Na úrovni ZÚR nelze předjímat, jak moc intenzivní bude vliv VRT na estetiku krajiny, protože není známá přesná podoba VRT a její výsledné trasování (v některých částech může být například i zahloubena do tunelu, což představuje jiný vliv/zásah do krajinného rázu než např. umístění protihlukové stěny nebo valu). Na úrovni ZÚR je možné se podrobněji zabývat prvky, které mají regionální (nikoli případně jen lokální) význam. Navrhovatelé některé prvky toliko vyjmenovali, případně uvedli význam, ze kterého je patrné, že jde o prvky spíše s lokálním významem (srov. odst. 1267 návrhu: „*umožňují místním vhodné volnočasové a relaxační využití*“ nebo odst. 1396 „*pro obyvatele obce Úmonín nabízí uvedené přírodní a kulturní bohatství unikátní pohledové i výhledové uplatnění, jakož i vhodné volnočasové a relaxační využití, vč. turistického ruchu*“). Navrhovatelé ovšem nezmínili oblasti, u kterých by dokládali, že jde o skutečně turisticky nezaměnitelnou významnou oblast, ani nezmínili oblasti, u kterých by tato skutečnost byla tedy všeobecná známá, že by ji soud nepovažoval ani za nutnou prokazovat (srov. např. všeobecně známý význam Adršpašských skal). Námitky nejsou důvodné

4.5. Vyhodnocení vlivů na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy

293. Soud se nejprve věnoval společným námitkám navrhovatelů proti způsobu vyhodnocení vlivů na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy. Následně se blíže věnoval argumentaci navrhovatelů týkající se střetu VRT s památnými stromy a lokálními biokoridory. Námitky nejsou důvodné.

4.5.1. Ke společné argumentaci navrhovatelů

294. Navrhovatelé poukazovali na negativní vliv VRT na faunu, flóru, biodiverzitu, ekosystémy a zvláště chráněné rostliny.
295. K námitce, že střet v podobě negativního vlivu na zvláště chráněné rostliny a živočichy není v AZÚR náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen ani kompenzován, soud odkazuje na shora uvedený výklad (srov. body 179 a násl. tohoto rozsudku). V něm soud uvedl, že v kapitole 6.2.8 VVURÚ jsou vlivy na tyto složky životního prostředí náležitě vyhodnoceny. Skutečnost, že nejsou vyjmenovány konkrétní dotčené druhy rostlin nebo živočichů, odpovídá obecné povaze AZÚR.
296. Nelze souhlasit s navrhovateli, že AZÚR nezákonně odsouvá řešení dopadů do navazujících Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

procesů. Zásady územního rozvoje jsou koncepční nástroj, který zakotvuje nástroje, které lze využít v navazujících procesech. Obecná povaha ZÚR předurčuje obecnější vyhodnocení uplatnitelnosti těchto nástrojů – zpravidla není vybrán jeden nástroj, ale je vyjmenována škála těchto nástrojů, ze kterých lze následně po zohlednění individuálních okolností vybrat. Ačkoli soud sdílí názor navrhovatelů, že VRT se svými rozměry a parametry vymyká místnímu měřítku, ZÚR a AZÚR stanovují povinnost zvolit některý z vyjmenovaných nástrojů či opatření, které je nutné respektovat v navazujících procesech, přičemž jejich efektivnost navrhovatelé nezpochybnili (navrhovatelé zpravidla pouze obecně tvrdili, že dané nástroje nebudou efektivní, aniž by vysvětlili proč, případně nepravdivě uváděli, že odpůrce žádné nástroje/opatření ani nenavrhnul). Obecnost argumentace navrhovatelů a tedy i vypořádání soudem je srovnatelné i pro vyhodnocení vlivů do jiných složek životního prostředí.

297. Soud opakuje, že odpůrce ve výrokové části AZÚR stanovil povinnost 1) zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova, 2) minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty RLA Českobrodsko a Kouřimsko, 3) vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridorů D216 a D217, 4) zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátek a Zvěřínek (viz bod 2 odst. 4 textové části výroku AZÚR). Současně VVURÚ stanovuje opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, k omezení vlivů na vodu a přírodní léčebné zdroje, a k omezení vlivů na ZPF, PUPFL, horninové prostředí, biodiverzitu, flóru, faunu, ekosystémy, krajinu, kulturně historické dědictví a hmotný majetek. Jak soud výše uvedl, jde o opatření odpovídající povaze zásad územního rozvoje (viz bod 167 tohoto rozsudku), která v nadmístních souvislostech reagují na vlivy koridorů VRT. Zároveň jsou v kapitole 10 VVURÚ stanoveny monitorovací ukazatele (indikátory) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývající i kumulativní a synergické vlivy na flóru, faunu a biologickou diverzitu.
298. Skutečnost, že byl zjištěn výrazný negativní dopad koridorů na jakoukoli dílčí složku životního prostředí, neznamená, že by muselo být od vymezení koridorů VRT upuštěno. Obecný nesouhlas navrhovatelů s hodnocením dílčího dopadu (např. mírný negativní vliv na flóru) nemůže vést ke zrušení napadeného OOP, je třeba vyhodnotit negativní dopad koridoru ve vztahu k jeho očekávaným přínosům. VVURÚ obsahující hodnocení vlivu koridorů je odborným pokladem. Navrhovatelé jej však nezpochybnili ani nepředložili vlastní přesvědčivou věcnou argumentaci ani žádný vlastní odborný podklad (důkaz), který by takovou argumentaci obsahoval. Navrhovatelé se dovolávali toliko stanoviska Zeleného kruhu.
299. Ve stanovisku Zeleného kruhu je uvedeno, že výstavbou VRT v trase Praha – Brno – Břeclav „budou ohroženy desítky cenných přírodních lokalit s výskytem mnoha zvláště chráněných druhů. Trať povede starými lesy s aktuálním hnízdištěm orlů mořských (kriticky ohrožený), ještěrků lesních (ohrožený), výrů velkých (ohrožený), sýců rousných (silně ohrožený), polní krajinou s výskytem motáků lužních (silně ohrožený), nebo přes mokřadní biotopy s bekasinou otavní (silně ohrožený druh) a celou řadou dalších zvláště chráněných druhů. V koridoru se také vyskytují orchidejové louky nebo tůň s řadou druhů obojživelníků: čolci obecní (silně ohrožený) i horští (silně ohrožený), blatnice skvrnitá (silně ohrožený druh), rosníčka zelená (silně ohrožený druh) a další. Na místě budoucího terminálu Jihlava – Pávov je v současné době bobří mokřad s širokým spektrem živočichů, kterým poskytuje útočiště. Během studie bylo zaznamenáno i 15 druhů silně
- Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

nebo kriticky ohrožených netopýrů lokálně ve velmi vysokých počtech. Provoz vysokorychlostního vlaku může způsobovat tlakovou vlnu, která netopýry vtáhne i z větší vzdálenosti. Ve volné krajině vznikne zásadní migrační bariéra pro řadu živočichů. Studie proveditelnosti Praha – Brno – Břeclav počítá se zachováním průchodnosti migračních koridorů pouze na čtyřech místech ze sedmnácti. Je přitom zřejmé, že migrující zvířata nesledují pouze úzké vymezené hlavní migrační koridory. Je tedy nutné navrhnout průchod pro velké savce nejen na migračních koridorech, ale například v lesním prostředí každých 3–5 km (doporučení dle příručky *Doprava a ochrana fauny v ČR*). Dále by měly vznikat podchody pro střední zvířata (např. srnec) každých 2–5 km a pro menší (liška, jezevec) každých 0,5–1 km. (str. 5). K tomu soud uvádí, že stanovisko hodnotí dopad celé trasy, nikoli jen části ve Středočeském kraji, která je předmětem AZÚR.

300. Současně se nejedná o hodnocení natolik odlišné od toho, které je uvedeno ve VVURÚ. Podle VVURÚ koridory VRT zasahují do významných krajinných prvků (skladebné prvky ÚSES, vodní toky, nivy, vodní plochy a lesy). Dojde ke vzniku nové významné antropogenní linie v krajině. Ovlivněny budou stanovištní podmínky, prostupnost území pro biotu či konektivita území. Bez realizace opatření k minimalizaci vlivů dojde v důsledku umístění staveb v obou koridorech k přerušení spojitosti systému ÚSES, snížení rozsahu ploch dotčených segmentů a k oslabení jeho funkčnosti včetně zhoršení podmínek pro migraci bioty, ve vybraných úsecích zvýrazněné realizací souvisejících opatření (oplocení trati, protihlukové stěny). Z těchto důvodů je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru upřesněním trasy minimalizovat rozsah zásahů do dotčených segmentů ÚSES s cílem zachování jejich nezbytných prostorových parametrů garantujících jejich funkčnost a v rámci technického řešení zajistit prostupnost drážního tělesa pro biotu. V důsledku výše uvedeného může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (Obrázky 56 a 57 na str. 97 VVURÚ). Výstavbou trati dojde také ke změně ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz a k ohrožení významných krajinných segmentů, resp. jejich funkcí (půdoochranná, hydrologická, mikroklimatická, homeostatická apod.). Zvýšením hlukové hladiny provozem vlakových souprav dojde v okolí trati ke zvýšení hladiny hluku, k omezení funkcí blízkých refugií živočichů – ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz. Liniové stavby jsou ohniskem šíření řady invazních druhů [např. trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), rukevník východní (*Bunnias orientalis*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), na vlhčích místech javor jasanolistý (*Acer Snegundo*), z bylinných druhů turan roční (*Erigeron annuus*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*)]. Invazní druhy zásadně ovlivňují druhovou skladbu původních ekosystémů (viz kapitolu 6.2.8 VVURÚ).

301. Z výše uvedeného vyplývá, že i ve vyhodnocení VVURÚ se připouští zásahy do fauny, flory, biodiverzity; jsou přitom zmíněné i ty, na které upozorňuje Zelený kruh, nicméně ve VVURÚ se uvádí, že lze přijmout některá opatření, která tyto zásahy zmírní. V tuto chvíli nelze zcela přesně kvantifikovat (a kvalifikovat) s určitostí, jaké ty zásahy budou – zda se dotknou i všech Zeleným kruhem zmíněných rostlin a živočichů – lze předpokládat, že spíše nikoli, protože reálný zábor, a tedy i dopad konkrétní trasy, bude menší, než když se uvažuje

v kontextu celé plochy vymezeného koridoru. Vyhodnocení i tohoto zásahu dochází k závěru, že aktuálně převažují pozitivní aspekty VRT. Pokud by byl společenský konsenzus takový, že není možné za žádných okolností připustit zásah do flory, fauny, biodiverzity, tak by nevznikaly žádné (liniové) stavby, protože současná technologická řešení nejsou taková, aby vyloučila zásah do fauny a flory. V tomto ohledu lze tedy posuzovat pouze to, zda se nejedná již o zásah neakceptovatelný, tedy zda by nedošlo k likvidaci zcela nepřiměřeného množství ohrožených nebo chráněných rostlin, či zásahu do lokalit s výskytem chráněných živočichů. Soud se může zabývat toliko tím, zda se odpůrce nedopustil zjevného excesu při posouzení tohoto zásahu, nemůže ale hodnotově korigovat odpůrcem zvolené priority, pokud nejsou zcela excesivního charakteru. Soud neshledal, že by v projednávané věci docházelo při posouzení vlivu na faunu, floru a biodiverzitu ke zjevnému excesu (např. kdyby VRT vedla např. národním parkem). Soud pro úplnost doplňuje, že požadavky (stanoviska Zeleného kruhu) na navržení většího množství opakujících se průchodů pro živočichy nespadají do míry podrobnosti AZÚR, ale do navazujících procesů.

302. Ačkoli je návrh členěn i ve vztahu ke každému navrhovateli zvlášť, co do obsahu odpovídá obecným námitkám zpochybňujícím posouzení střetů VRT. Proto výše uvedené platí i pro argumentaci obsaženou v těchto částech návrhu. Pokud jde o námitku proti způsobu vypořádání námitek, soud již výše uvedl, že AZÚR jsou zejména koncepčním nástrojem územního plánování, proto nebylo namístě se detailně zabývat problematikou, kterou chtěli navrhovatelé v rámci AZÚR řešit (posouzení zásahu na jednotlivé druhy, stanovení konkrétního vyššího počtu přechodů apod.). Společně se ZÚR a PÚR poskytují dostatečný rámec koncepčních opatření, jejichž využití bude záviset na konkrétním řešení a provedení stavby VRT. Způsob vypořádání námitek odpovídá povaze AZÚR.
303. Jde-li o koridory pro migraci velkých savců na území Městysu Kounice a v katastru obce Malešov – Albrechtice zmiňované v návrhu navrhovateli a) a b), soud již v bodě 297 tohoto rozsudku uvedl, že střet koridoru VRT byl ve VVURÚ náležitě identifikován a vyhodnocen. Současně jsou zakotvena opatření pro to, aby mohl být tento střet v navazujících řízeních dostatečně minimalizován či kompenzován. Navrhovatelé netvrdili, že by tato opatření nebyla realizovatelná.

4.5.2. Památné stromy

304. Část navrhovatelů v návrhu namítala ohrožení a likvidaci památných stromů: hrušně obecné (Kounice), topolu černého (Kounice), Sovova dubu (Úmonín) a lípy malolisté (Vidice). Tvrdili, že AZÚR vlivy VRT na tyto stromy dostatečně nezohledňují a že odpověď na námitky není dostatečná.
305. Odpůrce v rozhodnutí o námitkách (vypořádání námitek č. 28 na str. 69) uvedl, že konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem AZÚR. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na památné stromy a stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá rozsahu měřítka ZÚR.
306. Soud uvádí, že VVURÚ identifikovalo střet koridorů VRT se všemi výše uvedenými památnými stromy. Topol černý se nachází ve vzdálenosti cca 980 m od koridoru D216, Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Sovův dub cca 180 m a lípa malolistá cca 805 m. Hrušeň obecná se nachází uvnitř koridoru (viz str. 49). VVURÚ vyhodnotilo vlivy na památné stromy, které se nachází uvnitř koridorů. Dospělo k závěru, že „vzhledem k šířkovým parametrům vymezeného koridoru v místech jejich výskytu, je možné upřesnit směrové řešení trasy v předemětných úsecích s vyloučením jakýchkoliv negativních vlivů na tyto památné stromy“ (str. 95). Proto byl stanoven obecný požadavek na zajištění jejich ochrany (str. 150). Závěr odpůrce, že bude možné vyloučit negativní vlivy na památné stromy, není nelogický a navrhovatelé nevyvrátili, že by nebyl možný. Koridor je vymezen v šíři cca 200 m, nicméně samotné těleso stavby VRT bude činit cca 40 m, včetně příslušenství (náspy apod.). Konečný dopad tedy bude mnohem nižší. Pokud lze minimalizovat až vyloučit vliv na památné stromy uvnitř koridoru, tím spíše to platí pro stromy mimo koridory. Náзор odpůrce uvedený v rozhodnutí o námitkách, že byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, která závisí až na konkrétním řešení stavby VRT, odpovídá koncepční povaze AZÚR. Ve vypořádání námitek neshledal soud vady, pro které by musel AZÚR zrušit. Námitky navrhovatelů nejsou důvodné.

4.5.3. Lokální biokoridory a biocentra; mokřady

307. Někteří navrhovatelé tvrdili, že AZÚR a VVURÚ nereflektovaly lokální biokoridory a lokální biocentra na jejich území, přestože na ně poukazovali v námitkách ze dne 18. 5. 2022.
308. Odpůrce k námitkám uvedl, že konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem AZÚR. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti zpřesňovat záměr uvnitř vymezeného koridoru. ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležící územnímu nebo regulačnímu plánu nebo navazujícím řízením. V rámci SEA bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k nadregionálním a regionálním prvkům ÚSES. Dále bylo konstatováno, že lokální prvky budou navrženým řešením dotčeny, potenciální negativní vliv nelze ještě klasifikovat (vypořádání námitek č. 26 a 27 na str. 68–69 rozhodnutí o námitkách).
309. Odpůrce má pravdu v tom, že ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležící územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím řízením. Mají obsahovat toliko prvky nadmístního významu, kterými lokální biokoridory a biocentra nejsou. To sice neznamená, že nemohou zohlednit i vliv prověřovaného záměru na lokální prvky ÚSES, avšak obecné vypořádání námitek týkající se prvku překračujícího míru podrobnosti ZÚR nezakládá důvod pro zrušení napadeného OOP.
310. VVURÚ hodnotilo střety koridorů VRT se skladebnými prvky ÚSES nadregionální a regionální úrovně. V okolí území navrhovatele c) posoudilo vlivy a dopady do regionálních biokoridorů RK1295 Švadlenka – Opatovický les a RK1316 Opatovice – Chraňbožský les. V území navrhovatele d) zohlednilo zásah do regionálního biokoridoru RK1305 Paběnický les – Řepice a okrajový zásah do regionálního biocentra RC1714 Paběnický les. V případě navrhovatele f) regionální biokoridor RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka. Současně stanovilo požadavky na minimalizaci zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost s cílem zajištění zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, které jsou v kontaktu s koridorem, koridor je kříží nebo do nich zasahuje (viz str. 126 VVURÚ). Soud přitom připomíná, že obsah AZÚR je nutné číst v kontextu ZÚR. Požadavky AZÚR jsou obsaženy již v ZÚR [srov. článek 190 písm. c)]. ZÚR připouští stavby dopravní a

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině [srov. článek 194 písm. b) ZÚR].

311. Přestože AZÚR výslovně hodnotilo střety se skladebnými prvky ÚSES nadregionální a regionální úrovně, tak opatření stanovená ZÚR se týkají všech skladebných prvků ÚSES (tedy i těch lokálních), neboť jsou vztahována ke všem prvkům ÚSES, nejen k prvkům nadregionálním a regionálním. ZÚR sice nemohou vymezovat konkrétní plochy lokálních biokoridorů a biocenter (to náleží svou mírou podrobnosti územním plánům), nicméně v těchto navazujících řízeních budou pořizovatelé územních plánů vázáni obecnou podmínkou stanovenou v ZÚR (zachování funkčnosti prvků ÚSES) a bude na nich, aby zvolili vhodnou trasu/lokalitu biocentra a biokoridoru, nebude-li to možné a vedlo-li by to k poškození lokálního prvku ÚSES, který by byl v rozporu se ZÚR. V takovém případě by muselo být iniciováno řízení o změně ZÚR, případně by nemohl být záměr VRT realizován. Soud zároveň konstatuje, že ZÚR obsahují dostatečná kompenzační opatření, které mohou vliv na lokální biokoridory a biocentra minimalizovat (např. přemostěním). Jejich využití je otázkou navazujících procesů, neboť není známo konkrétní řešení stavby VRT. Pokud odpůrce odůvodnil rozhodnutí o námitkách mimo jiné tím, že konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem AZÚR, nýbrž navazujících postupů, nelze mu nic vytýkat. Soud opakuje, že přestože se jedná o koridor široký cca 200 m, samotná stavba VRT s příslušenstvím bude široká cca 40 m. Konečné dopady na ÚSES tedy budou menší a budou konkrétním způsobem vyhodnoceny v rámci navazujících řízení.
312. Soud doplňuje, že si je vědom toho, že lokální biokoridory a biocentra mohou být (a často jsou) vymezeny v územních plánech navrhovatelů. To však neznamená, že by je územní plán nemohl obsahovat zároveň s koridorem VRT. Vymezení překrývajících se prvků (koridorů a biocenter) je běžné, zejména v místech, kde dopravní infrastruktura (nakonec např. přemostěním) překonává biokoridory (přírodní plochy), popř. naopak (přechody pro zvěř, propustky).
313. Navrhovatel g) namítal, že nebyl identifikován střet s mokřadem na jeho území. V námitkách ze dne 18. 5. 2022 však vliv na mokřad neuplatnil. Nelze proto odpůrci vytýkat, že se touto skutečností výslovně blíže nezabýval. Nicméně k námitce jiné obce, která poukazovala na potřebu zajištění ochrany mokřadů, pak odpůrce uvedl, že „[n]avrhované využití území je spojeno s vlivy na všechny typy ekosystémů. Predikované vlivy na ekosystémy, krajinu a krajinné funkce jsou popsány ve zpracovaném vyhodnocení. V případě identifikace negativních vlivů jsou formulována opatření s cílem vyloučit či minimalizovat identifikované potenciálně negativní vlivy, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.“ (vypořádání námítky č. 53 na str. 32 rozhodnutí o námitkách). Jelikož není známo konkrétní řešení stavby VRT, nelze v měřítku AZÚR nebo ZÚR přesně reagovat na jednotlivé dílčí zásahy do lokálních prvků ekosystémů. Jsou však stanoveny dostatečná opatření, jak případné dopady minimalizovat. Námitka není důvodná.

4.6. Vyhodnocení dopadů na PUPFL a lesy

314. Navrhovatelé v návrhu přednesli argumentaci týkající vlivů VRT na PUPFL a lesy. Vznegli společné obecné námitky. Navrhovatelé d) a e) pak uplatnili vlastní námitky ve vztahu k lesům, které se nachází na jejich území. Soud námitky důvodné neshledal. Nejprve se vypořádal se společnou argumentací.

4.6.1. Společné námitky navrhovatelů

315. Navrhovatelé namítali, že střet v podobě negativního vlivu na PUPFL není náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen ani kompenzován. Není náležitě zohledněn vliv fragmentace ani zásah VRT do ochranného pásma lesa. Všechny problémy jsou chybně odsunuty do navazujících procesů, kde nebude možné hledat efektivní koncepční řešení v nadmístních souvislostech. Podle VVURÚ bude mít VRT trvalý, dlouhodobý a přímý mírně negativní až významně negativní vliv na PUPFL. Nesouhlasí s tím, že se jedná o mírně negativní vliv. Zábor PUPFL o velikosti 14,23 ha je bagatelizován. Je zavádějící hodnotit zábor ve vztahu k rozloze kraje. Zábor je chybně počítán pro průměrnou odhadovanou šířku dráhy, nikoli pro celý koridor. Přestože byl zjištěn významný negativní vliv, nebylo od vymezení koridoru upuštěno. Nebyla stanovena efektivní konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Odůvodnění podle § 14 a § 15 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon) na str. 31 odůvodnění AZÚR je nedostatečné. Odpůrce zcela rezignoval na povinnost i) navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; ii) provést vyhodnocení předpokládaných důsledků; iii) navrhnout alternativy a způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby.

316. Soud nesdílí přesvědčení navrhovatelů, že AZÚR negativní vliv náležitě neidentifikovala, nevyhodnotila, nezdůvodnila, neřešila nebo nekompenzovala.

317. VVURÚ v kapitole 3.7 popisuje lesní prostředí v území koridorů. [Dotčené území spadá do tří lesních přírodních oblastí: Středočeská pahorkatina (lesnatost 29,7 %), Českomoravská vrchovina (lesnatost 33,7 %) a Polabí (lesnatost 14 %). Lesy jsou součástí smrkového, dubobukového a bukového lesního vegetačního stupně. Převládá zastoupení hospodářských lesů. V okolí Nymburka převládají lesy zvláštního určení. V trase koridorů (o průměrné šířce 220 m) se nachází cca 91 ha hospodářských lesů a 2,5 ha lesů zvláštního určení. (srov. Obrázek 25 na str. 42).] V kapitole 4.2 VVURÚ vysvětluje, že stavbou VRT mohou být ovlivněny PUPFL. V rámci hodnocení vlivu na lesy (pozemků určených k plnění funkce lesa) byly sledovány lesní pozemky vedené v katastru nemovitostí, kategorizace lesa a pásmo 50 m od okraje lesa: „Vliv na lesy bývá v rámci územního plánování řádově nižší než je tomu u ZPF. Plochy a koridory lze snáze vymezit mimo lesní pozemky a vyhnout se tím trvalému odnětí pozemků z PUPFL. U liniových staveb dopravní infrastruktury, jejichž směrové vedení, resp. směrové vedení budoucích staveb, nemusí vždy umožňovat adekvátní minimalizaci trvalých záborů. Dochází potom ke vzniku nových lesních průseků, rozšíření stávajících průseků, jsou-li záměry vedeny v souběhu s již existující infrastrukturou, zásahům do lesních okrajů větších lesních celků či dotčení menších lesních enkláv a remízů.“ (str. 59). V kapitole 6.2.6 dochází k závěru, že dojde k záboru PUPFL v důsledku využití koridoru D216. Koridor zasahuje do PUPFL v délce cca 3,5 km, což při předpokládané šířce koridoru 40 m znamená celkový zábor v rozsahu cca 14,23 ha. Trasa koridoru navržená podle Studie proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků. K významnější fragmentaci lesních komplexů dochází v prostoru

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

lesního komplexu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem (srov. Obrázek 55 na str. 94). Využití koridoru D217 nebude spojeno se zábořem PUPFL. Oba koridory zasahují do pásma vymezeného 50 m od okraje lesa. Vliv AZÚR na PUPFL je tak mírně až významně negativní z důvodu zábořu PUPFL v důsledku využití koridoru D216. Vliv koridoru D217 je hodnocen jako nulový. (str. 93–94). V návaznosti na vyhodnocení byl navržen požadavek na minimalizaci vlivů na PUPFL a lesní porosty (str. 116).

318. Je pravda, že byl odhadovaný zábor PUPFL počítán pro průměrnou odhadovanou šířku dráhy cca 40 m. To ovšem neznamená, že se jedná o chybný údaj. Navrhovatelé citovali z dokumentu Správy železnic k VRT ve Francii (TGV), ze kterého dovodili, že pro francouzské TGV bylo třeba realizovat pás o šířce 150 m, který zahrnoval jak samotné těleso dráhy, tak nezbytné přeložky infrastruktury a terénní a krajinářské úpravy. Navrhovatelé nicméně pomíjí, že odhad pro českou VRT vychází z toho, že cca 40metrová šíře dráhy v sobě obsahuje i nutný zábor pro okolní náspy, příkopy či boční svahy atp. (srov. např. str. 27 odůvodnění AZÚR), které budou vyžadovat zásah do krajiny. Samotné těleso dráhy je podle Správy železnic zvažováno široké 14 m. Soud má tak za to, že v projednávané věci byl zohledněn nezbytný související zábor, na který poukazovali i navrhovatelé. Současně nelze přehlédnout, že VVURÚ bere v potaz i to, že „v trase koridoru (o průměrné šířce 220 m) se nachází cca 91 ha hospodářských lesů a 2,5 ha lesů zvláštního určení“ (str. 42 VVURÚ). V území zasaženém stavbou, ale nedotčeném samotnou stavbou (tedy tělesem trati a jejími náspy, svahy apod.), pak bude provedena rekultivace v souladu s okolním využitím přírody krajiny, budou vysazena původní rostlinná společenstva a druhy charakteristické pro daný typ geobiocénu (str. 32 odůvodnění AZÚR).
319. Soud nepovažuje za zavádějící, že byl odhadovaný zábor PUPFL hodnocen ve vztahu k rozloze kraje. Předmětem přezkumu je AZÚR, která se pořizuje pro území kraje (§ 36 odst. 4 užitý podle § 42 odst. 4 stavebního zákona). Jelikož AZÚR vymezují prvek mající nadregionální význam a protínající celý Středočeský kraj, nepovažuje soud za vadu, že jsou zábory vyhodnocovány v kontextu rozlohy celého kraje. Soudu naopak není zřejmé, jakou jinou rozlohu, než právě rozlohu celého kraje, by měl pořizovatel v tomto případě zohlednit. V tomto kontextu navíc není argumentace navrhovatelů srozumitelná. Navrhovatelé v návrhu opakovaně požadovali provedení vyhodnocení vlivů VRT v republikovém kontextu. V takovém případě by se zábory porovnávaly z rozlohy celého státu. Při takovém porovnání by ovšem bylo výsledné procento zábořu ještě mnohem nižší.
320. Navrhovatelé dále tvrdili, že byť bude mít VRT trvalý, dlouhodobý a přímý mírně negativní až významně negativní vliv na PUPFL, nelze souhlasit s vyhodnocením ohledně mírně negativního vlivu, neboť tak masivní nová liniová dopravní stavba umístovaná do nezastavěného území a do volné krajiny nemůže mít z povahy věci pouze mírný negativní vliv na PUPFL. Tuto argumentaci ale nijak nerozvinuli. Argumentace navrhovatelů je založena na obecné negaci nebo nesouhlasu s AZÚR. Soud opakuje, že VVURÚ je odborným podkladem. Navrhovatelé se však o žádnou odbornou analýzu nebo jiný odborný podklad, který by se zabýval vyhodnocením vlivu na lesní pozemky, neopírají. Takové vyhodnocení neobsahuje ani stanovisko Zeleného kruhu. Jak přitom VVURÚ uvádí, vliv na lesy bývá v rámci územního plánování řádově nižší, než je tomu u ZPF. Soud neshledal, že by tomu mělo být v projednávané věci jinak. Předpokládané zábory ZPF dosahují u koridoru D216 takřka 200 ha a u koridoru D217 téměř 48 ha. Trvalý, dlouhodobý a přímý vliv na ZPF je hodnocen jako potenciálně významně negativní. Je-li vliv na ZPF Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

svým rozsahem mnohem větší než zábor PUPFL, jeví se soudu vyhodnocení dopadů na PUPFL (mírně až významně negativní vliv) jako konzistentní a neshledává v něm žádnou svévoli (pozn. soudu: jde o hodnocení koridoru D216; koridor D217 nebude mít na PUPFL žádný vliv). Zároveň je třeba připomenout, že vliv na lesní porosty, jako přírodní krajinné hodnoty, byl hodnocen v dopadech na krajinu a krajinný ráz jako významně negativní u koridoru D216 a mírně až významně negativní u koridoru D217. Nelze tedy souhlasit s navrhovateli, že AZÚR rezignovalo na vyhodnocení předpokládaných důsledků.

321. Nelze souhlasit ani s tvrzením, že nebyla stanovena efektivní konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Jelikož využití koridoru D217 nebude spojeno se zábořem PUPFL, bude se soud zabývat pouze opatřením ve vztahu ke koridoru D216.
322. VVURÚ navrhuje minimalizaci rozsahu záboru PUPFL. Rovněž požaduje minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova). K tomuto VVURÚ uvedlo, že „[o]patření je navrhováno s cílem minimalizace záboru lesa, pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ochrana lesa je požadována nejen z důvodu ochrany tohoto typu ploch, ale také z důvodu ochrany přírodního prvku pozitivně ovlivňující ekologickou stabilitu území, biologickou rozmanitost, retenci vody v území atd. K největšímu zásahu do lesních porostů dochází zejména na území obcí Čejkovice a Zbýšov. Negativní význam zásahu na území obce Suchdol zvyšuje skutečnost, že dotčená část lesního porostu plní zároveň funkci regionálního biocentra RC 1846 Dobřeňský les.“ (str. 130 VVURÚ).
323. Soud si je vědom toho, že se opatření nepromítla do výrokové části AZÚR. Odpůrce ovšem vysvětlil, že podobná opatření obsahují již ZÚR. Konstatoval, že „požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci narušení lesních porostů je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191a) bod d), při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných ‘a stejně tak v platných ZÚR SK v článku (190) bod e), minimalizovat zábor do PUPFL a lesních porostů, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných‘; a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. jen u některých vybraných katastrálních území; ochrana pozemků určených k plnění funkcí lesa vychází z § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 13, odst. 1, podle kterého veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona, jejich využití k jiným účelům je zakázáno, o výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu, pokud jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem plnění funkcí lesa; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany PUPFL je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.“ (str. 130 VVURÚ).
324. Soud považuje opatření obsažená v ZÚR za dostatečná. Navrhovatelé nepředestřeli žádná jiná opatření, která by měla být navržena. Navrhovatelé jako jedinou alternativu vidí nerealizaci VRT. Soud nicméně poukazuje na to, že u některých (zejména republikových) záměrů se lze jen stěží vyhnout zásahům do lesních pozemků a záborům PUPFL. Z toho ostatně vychází i lesní zákon, který v § 14 odst. 1 stanoví, že při pořizování územně plánovací dokumentace je třeba dbát na co největší zachování lesa. Stanovení jiného využití PUPFL totiž nelze zcela vyloučit (obdobně srov. PRŮCHOVÁ, Ivana. § 14 [Zpracování a

projednání návrhů dokumentací]. In: FLORA, Martin, STANĚK, Jiří, PRŮCHOVÁ, Ivana. Lesní zákon. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 121, marg. č. 4.). Požadavek ZÚR na minimalizaci zásahu a zaboru PUPFL a lesních porostů se řídí cílem na co největší zachování lesa. Vychází z toho, že trasa navržená Studií proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků.

325. Je třeba zopakovat, že ZÚR vymezují toliko koridory, nikoli konkrétní stavbu VRT. Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla zabránit potenciálním škodám na dotčených pozemcích a dalším dopadům na životní prostředí jak při výstavbě VRT, tak i při jejím provozu, budou předmětem až navazujícího povolení řízení (řízení o povolení záměru či řízení EIA), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci. ZÚR proto nesmí být v tomto ohledu natolik konkrétní, aby znemožňovaly reagovat na konkrétní řešení záměru. Zároveň nelze opomenout, že v území zasaženém stavbou, ale nedotčeném samotnou stavbou (tedy tělesem trati a jejími náspy, svahy apod.), bude provedena rekultivace (str. 32 odůvodnění AZÚR). Nelze proto úspěšně namítat, že odpůrce rezignoval na navržení rekultivace, neboť je z napadeného OOP zřejmý opak.
326. V měřítku AZÚR nebylo nutné (jmenovitě) identifikovat každý les nebo ochranné pásmo lesa, do kterého koridory zasahují. Výsledné zásahy budou spojeny až s konkrétním řešením stavby VRT. Nebylo by účelné, aby AZÚR vyjmenovávaly každý jednotlivý les nebo jeho ochranné pásmo, které nakonec nemusí být dotčeny. Je případně zcela dostatečné, že VVURÚ obsahují mapy, ve kterých jsou dotčené lesní porosty zřejmé a je tak spolehlivě určitelné, kterých oblastí se vyhodnocení vlivu VRT týká. Navrhovatelé zároveň nepředestřeli, že by některý z dotčených lesů měl nadregionální význam, aby musel být podrobněji a zcela individuálně vyhodnocen již na úrovni AZÚR. Námitky nejsou důvodné.
327. Navrhovatelé také namítali, že odůvodnění podle § 14 a 15 lesního zákona na str. 31 odůvodnění AZÚR je nedostatečné. Zcela rezignovalo na povinnost navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; provést vyhodnocení předpokládaných důsledků, navrhnout alternativy a způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby.
328. S touto námitkou se soud neztotožňuje. Na str. 31 odůvodnění AZÚR je uvedeno, že „[z]ábory pozemků určených k plnění funkce lesa se týkají pouze koridoru D216, který zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa v délce 3,5 kilometrů, což při předpokládané šířce koridoru 40 metrů znamená, že celkový dopad na lesní pozemky bude v rozsahu cca 14,23 ha. Trasa koridoru navržená podle Studie proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků, výrazněji protíná pouze lesní komplex u hranic kraje, zde se však nedá zásah do lesa vyhnout. V ostatních případech se jedná o malý rozsah zásahu do lesních pozemků, které nemají výrazného dopadu. Alternativní řešení není možné, jelikož koridor železnice byl navržen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která prověřila jednotlivé varianty vedení trasy VRT a vybrala to nejvhodnější i z hlediska minimalizace dopadů na lesní pozemky. V území zasaženém stavbou, ale nedotčeném samotnou stavbou (tedy tělesem trati a jejími náspy, svahy apod.) bude provedena rekultivace v souladu s okolním využitím přírody krajiny, budou vysazena původní rostlinná společenstva a druhy charakteristické pro daný typ geobiocénu.“

329. Odůvodnění vyhodnocuje předpokládané důsledky. Vychází z toho, že jde o nejvhodnější z variant, které byly prověřovány v průběhu pořizování Studie proveditelnosti (k hlediskům hodnocení Studie proveditelnosti srov. výklad shora, např. bod 92 tohoto rozsudku), protože trasa obchází většinu větších lesních celků. Současně se vyjadřuje ke způsobu rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby. Varianty řešení nemusely být předmětem AZÚR.
330. K tomu je třeba uvést, že odpovědi na jednotlivé otázky týkající se vlivu koridorů nelze hledat pouze v odůvodnění AZÚR. Je třeba přihlédnout i k výrokové části (textové i grafické) AZÚR, jejím podkladům a ZÚR. Zejména VVURÚ se vlivem koridorů na PUPFL a lesní pozemky a jejich kompenzací věnuje podrobněji. Současně je třeba připomenout, že úkolem pořizovatele bylo přijmout takové řešení, které je nejvhodnější z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů jako celku, nikoli jen z hlediska zájmu na zachování lesa (§ 14 odst. 1 lesního zákona). Námitka není důvodná.
331. Pokud navrhovatelé tvrdili, že stanovisko MŽP ze dne 17. 5. 2022, č. j. MŽP/2022/710/1398, jejich námitky potvrzuje, neuvedli, z čeho tak dovozují. Úlohou soudu není za navrhovatele taková tvrzení domýšlet. V odkazovaném stanovisku MŽP je přitom pouze jedna zmínka vztahující se k PUPFL, a to na str. 6 v bodě 3 ke kapitole 3 *Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna aktualizace ZÚR*. MŽP ve vztahu k této kapitole uvádělo, že „[v] části Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZÚR SK v podkapitole 3.6 Zemědělský půdní fond a rovněž v podkapitole 3.7 Lesy (PUPFL) neodpovídá uvedenému sdělení informacím podaným v těchto kapitolách ani v návrhu 9AZÚR SČK. Proto požadujeme toto tvrzení zdůvodnit, nebo opravit.“ Soud pouze ve stručnosti konstatuje, že VVURÚ a odůvodnění AZÚR pak bylo doplněno podle Dohody o řešení rozporů, a to podle požadavků MŽP (srov. str. 3 Dohody o řešení rozporů a str. 28 odůvodnění AZÚR). Námitky nejsou důvodné.
332. Není důvodná ani argumentace, že odpůrce nevypořádal věcnou podstatu námitek navrhovatelů ze dne 18. 5. 2022, jelikož je paušálně zamítl pouze s odkazem na souhlasné stanovisko orgánu ochrany PUPFL.
333. Opět je třeba připomenout, že námitky navrhovatelů spočívaly zejména v prosté negaci skutečností a hodnocení uvedených v návrhu AZÚR. Navrhovatelé v námitkách tvrdili, že „vymezení koridoru VRT v návrhu 9AZÚR SK je v přímém rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a se základními zásadami ochrany ZPF (podrobně rozebráno výše v samostatné námitce). Studie proveditelnosti není dostatečným podkladem a odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše). Varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně (viz výše). Tvrzení uvedená v rámci odůvodnění dle § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. (str. 26) nejsou podložena konkrétními přezkoumatelnými daty a neodpovídají skutečnému stavu (viz výše). Obdobně jsou porušeny i zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, neboť studie proveditelnosti SŽ není dostatečným podkladem, odkaz na ni není dostatečným odůvodněním (viz výše) a varianta trasy SK4-320 byla vybrána nezákonně“ (odpůrcem evidované jako námitka č. 24, Ad 8.).
334. Odpůrce v rozhodnutí o námitkách (vypořádání námitky č. 24 na str. 67 a 68) odkázal zejména na předmluvu body [11] a [12] a následně vysvětlil, proč není konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření předmětem

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

9. AZÚR SK, a že budou uvedené záležitosti předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Dále doplnil, že „[d]otčený orgán na úseku ochrany ZPF, kterým je Ministerstvo životního prostředí, uplatnilo k návrhu 9. AZÚR SK stanovisko č. j.: MZP/2022/710/1398 ze dne 17. 5. 2022, které bylo na základě žádosti o změnu stanoviska doplněno vyjádřením č. j.: MZP/2023/710/3609 ze dne 22. 11. 2023. Tyto dokumenty byly následně podkladem řešení rozporu vedeného MMR, přičemž výsledek řešení rozporu mezi tímto orgánem a pořizovatelem 9. AZÚR SK spis. zn. SZ-213/81/2024, č. j.: MMR-30403/2024-81 s účinností dne 22. 4. 2024 představuje doplnění odůvodnění 9. AZÚR SK, konkrétně bodu 1.5.1. Vyhodnocení souladu 9. aktualizace ZÚR SK s požadavky zvláštních právních předpisů, o obdobně formulovaný text předmětné části výše zmíněného dokumentu ‚Dohoda o řešení rozporu‘. Předmětné zohlednění představuje souhlas Ministerstva životního prostředí s návrhem 9. AZÚR SK, a tedy i způsob vyhodnocení zásahu ZPF odpovídající měřítku ZÚR (§ 36 odst. 3 SZ). Obdobně tedy souhlasné stanovisko dotčeného orgánu na úseku záboru PÚPFL představuje souhlas se způsobem vyhodnocené předmětného záboru.“

335. Ke střetu koridorů VRT s lesy se odpůrce vyjádřil též na str. 70 rozhodnutí o námitkách (vypořádání námityky č. 29). Konstatoval, že „[k]onkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřísluší. V rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na lesy a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítko odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.“

336. Odpůrce v odůvodnění rozhodnutí o námitkách uvedl, že souhlasné stanovisko dotčeného orgánu na úseku záboru PÚPFL představuje souhlas se způsobem vyhodnocení předmětného záboru. Nezůstal však jen u toho. Vysvětlil, že v rámci snahy o nalezení co nejmírnějšího a nejšetrnějšího možného řešení se nelze vyhnout tomu, že určitou zátěž takový záměr přinese z logiky věci vždy. Jakékoliv nové zpevněné plochy si vyžádají zábor půdy. Současně připomněl, že byly vyhodnoceny vlivy na lesy a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá měřítku aktualizace zásad územního rozvoje. Zároveň přiléhavě poukázal na to, že konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem AZÚR. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti zpřesňovat záměr uvnitř vymezeného koridoru.

337. Soud takové vypořádání námitek považuje za akceptovatelné. Lze konstatovat, že trasa koridoru protíná celý Středočeský kraj – jedná se o velmi rozsáhlý záměr a nelze proto předpokládat, že by se mohl zcela vyhnout zásahu do lesních pozemků. Zároveň je záměr specifický v tom, že se nemůže s ohledem na své technické řešení, jednoduše vychylovat z navržené trasy, aby mohl vlak dosahovat požadovaných rychlostí a naplnil tak účel, pro který má být VRT budována. Zároveň musí být zachována návaznost na jiné kraje. Záboru lesních pozemků se tak nelze zcela vyhnout. Proto odpůrce stanovil, že je třeba zábory

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

alespoň minimalizovat, o což se AZÚR (srov. zejm. VVURÚ) a ZÚR svými požadavky zasazují. Zároveň jsou stanovena taková opatření, kterými toho lze docílit. Společné námitky navrhovatelů nejsou důvodné.

4.6.2. *Střet s lesy na území navrhovatelů d) a e)*

338. Navrhovatelé d) a e) namítali nedostatečnou ochranu lesů na jejich území.
339. Navrhovatel d) tvrdil, že les na jeho území obklopuje Paběnický potok na jihu a jihozápadě. Ochrana funkcí lesa a ochrana nezastavěného území je nedílnou součástí ochrany životního prostředí, krajinného rázu, a trvale udržitelného rozvoje území obce. AZÚR je k ochraně Paběnického lesa i jej obklopující krajině zcela bezohledná. Střet VRT s regionálním biokoridorem RK1305 Paběnický les – Řeplice identifikovala SEA jako potenciálně negativní vliv na flóru, faunu a ekosystémy. AZÚR z toho nevyvodila žádné adekvátní důsledky.
340. Navrhovatel e) tvrdil, že koridor prochází lesy na jihu obce Korotice a na východě obce Lomeček. Les na jihu obce Korotice obklopuje Opatovický potok a prochází jím biokoridory LK Katovna – U Nádrže, LK Katovna – Jezírko a LK Katovna – Vilémovice. Les na východě obce Lomeček obklopuje biocentrum LC Jezírko, prochází jím biokoridor LK Jezírko – Dubina a nachází se v něm pásmo hygienické ochrany vodního zdroje III. stupně. PÚR stanoví: „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*“ Navzdory tomu je AZÚR vůči ochraně lesů i obklopující krajině zcela bezohledná. Vedení VRT bude mít dopad na lesy jako soubory vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny.
341. Námitky nejsou důvodné. V měřítku AZÚR nebylo nutné identifikovat každý les nebo ochranné pásmo lesa, do kterého koridory zasahují. VVURÚ přesto zohledňuje, že v zájmovém území se nachází lesní porosty, a to např. v k. ú. Svojšice, Dobřeň u Kutné Hory, Zdeslavice u Chlístovic, Korotice, Damírov či Čejkovice u Zbýšova (str. 49 VVURÚ). Přitom nezastírá, že koridor D216 zasahuje do PUPFL (v délce cca 3,5 km) a do ochranných pásem lesa (str. 93 VVURÚ). V některých úsecích tak bude nutné činit zábory.
342. Lesy zmiňované navrhovateli jsou provázány s regionálními a lokálními biokoridory a biocentry. Vlivy koridorů VRT na tyto biokoridory a biocentra, jako prvky ÚSES, se soud věnoval výše. Soud opakuje, že ZÚR stanoví požadavky na minimalizaci zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost s cílem zajistit zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, které jsou v kontaktu s koridorem, koridor je kříží nebo do nich zasahuje [článek 190 písm. c) ZÚR]. Současně požaduje připustit stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině [srov. článek 194 písm. b) ZÚR]. Ze ZÚR podle názoru soudu jednoznačně vyplývá požadavek na minimalizaci zásahů do PUPFL a lesních pozemků, přičemž z této ochrany nejsou navrhovateli zmiňované lesy nijak vyjmuty. Stanovenou ochranu lze přitom považovat za dostatečnou. AZÚR nevymezuje koridory v dotčených územích *slepě*, ale poukazují na možné střety s konkrétními prvky životního prostředí a tyto střety následně Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

zohledňují v navržených ochranných opatřeních. Není zřejmé, proč by mělo být vymezení koridoru *bezohledné*, když AZÚR navrhuje realizovatelná ochranná opatření, která mohou negativní vlivy zmírnit. Navrhovatelé věcně kvalitu ochrany nijak nezpochybňují.

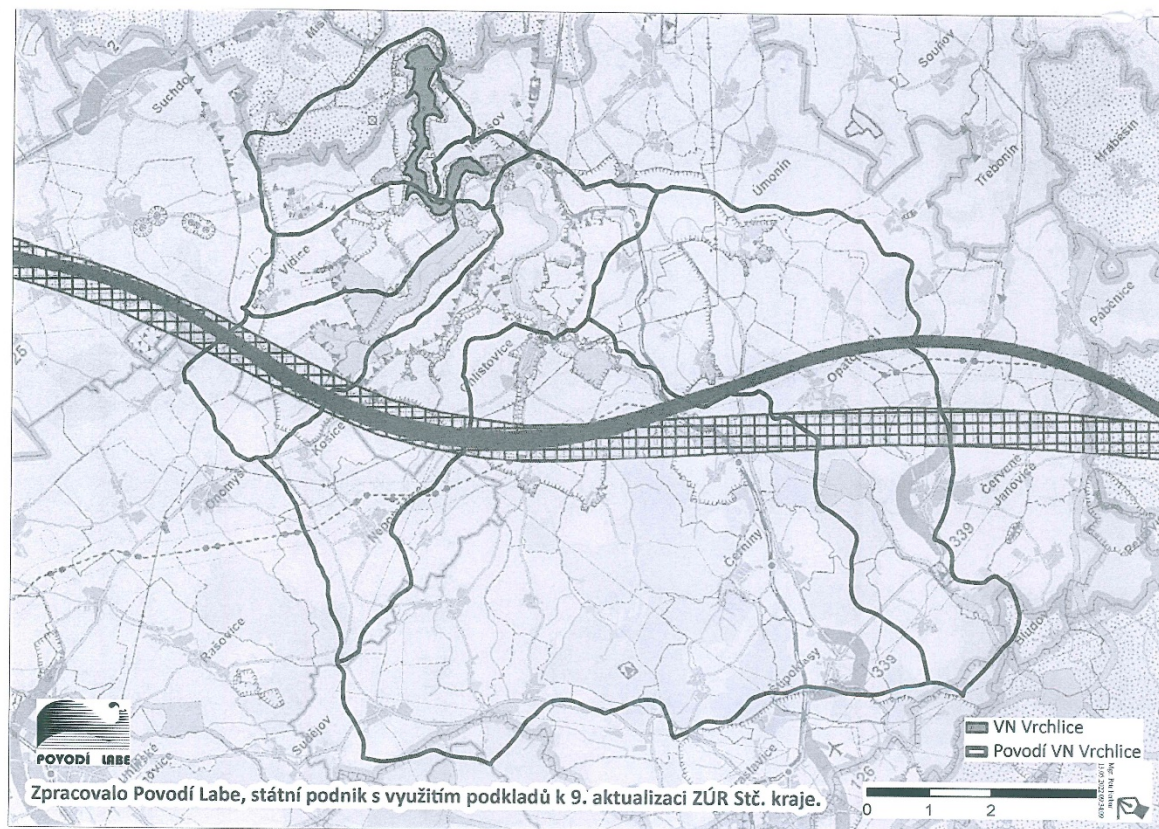
343. Navrhovatelé d) a e) tvrdili, že odpůrce nevypořádal věcnou podstatu námitek ze dne 18. 5. 2022, a že je chybně paušálně zamítl s odůvodněním, že měřítko ZÚR jej nutí odsunout řešení namítaných problémů do navazujících procesů, a že konkrétní technické řešení a kompenzační opatření nejsou předmětem AZÚR.
344. Navrhovatelé v námitkách uvedli, že je koridor ve střetu s lesy. PÚR jako jednu z republikových priorit území ukládá: „*Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*“ Navzdory tomu AZÚR navrhuje vedení VRT skrze lesy a (nebo) v bezprostřední blízkosti lesa, což bude mít významné negativní vlivy (hluk, vibrace, změna odtokových poměrů v území, snížení prostupnosti terénu atp.) na lesy jako soubor vzájemně propojených a fungujících ekosystémů a funkce lesů budou zcela potlačeny. Pořizovatel vůči ochraně popsaných významných krajinných prvků postupoval zcela bezohledně a neproporcionálně. Ochrana lesa je nepostradatelnou součástí životního prostředí obce sloužící k trvale udržitelnému rozvoji území obce.
345. K těmto námitkám se odpůrce vyjádřil na str. 70 rozhodnutí o námitkách a nepřímo na str. 68-69. Soud považuje vypořádání námitek za akceptovatelné. Jak již soud uvedl, v některých případech se nelze vyvarovat zásahu do lesů, navrhovatelé byli přitom prakticky ochotni akceptovat toliko variantu, že nebude VRT vymezen (realizována) vůbec. Konečné dopady však budou známy, až bude známa přesná trasa a technické zpracování VRT. Konkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem AZÚR, nýbrž otázkou navazujících procesů. Opatření, která poskytují ZÚR, považuje soud za dostatečná pro minimalizaci zásahů do lesů. Navrhovatelé v námitkách neuvedly skutečnosti, které by svědčily o tom, že jsou dotčené lesy nadregionálního významu, aby se jimi odpůrce musel podrobněji zabývat již v AZÚR, resp. neuvedli ani skutečnosti, které by svědčily o nerealizovatelnosti VRT (jistý zásah do natolik významného prvku životního prostředí, u kterého by nebylo akceptovatelné jakékoli jeho dotčení). Soud přitom považuje navržená ochranná a kompenzační opatření za realizovatelná a v této fázi řízení nebyly známy skutečnosti, které by svědčily o tom, že by nemohla být (v navazujících řízeních) uplatněna tak, aby došlo k maximální možné ochraně dotčených lesních pozemků nebo souvisejících prvků ÚSES. Námitky nejsou důvodné.

4.7. Vyhodnocení vlivů na podzemní a povrchové vody, vodní toky a zranitelné oblasti

346. Navrhovatelé v návrhu přednesli též argumentaci týkající se ochrany vod. Vznegli společné obecné námitky. Nad rámec typově opakovaně uplatněných námitek pak poukázali na střet VRT s přítoky vodní nádrže Vrchlice. Uplatnili též jednotlivá tvrzení vztahující se k území každého z navrhovatelů. Jak soud předestřel již v úvodní části vypořádání návrhu, shledal důvodným návrhový bod týkající se vyhodnocení VRT na vodní zdroj Vrchlice, proto se bude nejprve zabývat tímto návrhovým bodem a následně vypořádá ostatní návrhové body související s vyhodnocením vlivů na podzemní a povrchové vody, vodní toky a zranitelné oblasti.

4.7.1. Námitky nedostatečného a nepodloženého vyhodnocení vlivu VRT na nádrž Vrchlice

347. Navrhovatelé poukázali na střet VRT s přítoky vodní nádrže Vrchlice, jakožto nenahraditelného zdroje pitné vody pro obyvatele Kutnohorska. Namítali nepodloženost postupu odpůrce, což dokládali i na stanovisku Ministerstva zemědělství ze dne 12. 8. 2024, č. j. MZE-55630/2024-15113, a vyjádření Povodí Labe, státní podnik (dále jen „Povodí Labe“), ze dne 13. 5. 2022, č. j. PLa/2022/014906. Navrhovatelé namítali, že ve věci střetu VRT s nádrží Vrchlice postupoval odpůrce nezákonně a v rozporu s chráněnými veřejnými zájmy, nepřezkoumatelně, bez náležitých podkladů, bez náležitě zjištěného skutkového stavu v řešeném území, bez náležitého vyhodnocení vlivů na životní prostředí, bez řádného zohlednění námitek dotčených orgánů a navrhovatelů, a zejména bez věcného vyřešení závažného územního střetu v nadmístních souvislostech v měřítku ZÚR.
348. Povodí Labe ve vyjádření ze dne 13. 5. 2022, č. j. PLa/2022/014906, mj. uvedlo, že „[z] předložených koordinačních výkresů a výpisů katastrů obcí, kterých se řešená aktualizace ZÚR má dotknout, vyplývá, že navrhovaná trasa koridoru o šířce 200 m je vedena napříč celým vodárenským povodím nezastupitelného vodního zdroje pro celé Kutnohorsko a Čáslavsko, kterou je vodní nádrž Vrchlice (viz přiložená situace). Přestože studie vyhodnocení vlivu připouští, že „V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změnám odtokových poměrů v místech křížení vodních toků a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokových depresí)“, není územní souvislost s tímto zdrojem pitné vody ve vyhodnocení vlivů vůbec uvedena. Z toho lze usuzovat, že vliv stavby na zcela nenahraditelný vodárenský zdroj pro 60 tisíc obyvatel celého Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska se nestal předmětem odborného posouzení a v průběhu dalších řízení vedoucích k realizaci staveb by existence chráněného území u tohoto významného zdroje pro lidskou spotřebu již nemusela být brána na zřetel. Absence řádné expertízy k vyloučení či vyhodnocení vlivu uvažované železnice na 3 až 4 kilometry vzdálený zdroj pitné vody může v budoucnu přivodit významné kritické situace. Již dnes není stav na vodárenské nádrži Vrchlice jak po bilanční, tak kvalitativní stránce jednoduchý. (...) Pokud v podkladových materiálech k 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje nebude vyhodnocen možný vliv připravované stavby na tento zcela nenahraditelný zdroj pitné vody pro celou oblast, je velmi pravděpodobné, že dojde k porušení článku 4, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2020/2184, který členským státům ukládá povinnost při ochraně zdrojů pitné vody vycházet ze zásad předběžné opatrnosti. (...) Z výše uvedeného vyplývá, že nyní předkládané podklady jsou nedostatečné a z hlediska správce povodí vodárenské nádrže Vrchlice nelze souhlasit s 9. aktualizací ZÚR Středočeského kraje.“ (zvýrazněno soudem)
- Soud pro názornost vkládá níže i zobrazení střetu VRT s povodím nádrže Vrchlice, jak jej odpůrci předložilo Povodí Labe. Níže vložená mapa je tedy součástí správního spisu.



349. Odpůrce námitku Povodí Labe zamítl s tím, že podle něj souvisí požadované položky s konkrétním technickým řešením stavby nebo vlivy s nimi souvisejícími a nejsou tak předmětem procesu AZÚR. Zopakoval argument, že je koridor vzdálen přibližně 3-4 km od stanoveného ochranného pásma nádrže Vrchlice, proto bylo ohrožení režimu nebo kvality vody klasifikováno jako nulové. Řešení problematiky přesahuje podle odpůrce měřítko ZÚR.
350. Dále Ministerstvo zemědělství ve stanovisku ze dne 18. 5. 2022, č. j. MZE-17224/2022-15122, vzneslo požadavek na vyhodnocení možného vlivu koridoru na nádrž Vrchlice a jeho povodí. Upozornilo, že navrhovaná trasa vede aktivním záplavovým územím, ve kterém se nesmí povolovat ani provádět stavby s výjimkou nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky provedení takových opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky.
351. Odpůrce na str. 16 odůvodnění AZÚR toliko uvedl, že požadavkům ministerstva se částečně vyhovuje. Konstatoval, že bude doplněno vyhodnocení vlivu navrhovaného koridoru na zdroj pitné vody nádrže Vrchlice a jeho povodí. Požadavek na minimalizaci vlivu na povodňové průtoky nebude zapracovaný, neboť v platném znění ZÚR ve znění aktualizací č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 a 11 je se všeobecnou platností (tzn. ve vztahu ke všem vymezeným plochám a koridorům dopravní a technické infrastruktury) toto opatření obsaženo v článku 190 písm. b): „Minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách.“
352. Nakonec Ministerstvo zemědělství ve stanovisku k návrhu rozhodnutí o námitkách ze dne 12. 8. 2024, č. j. MZE-55630/2024-15113, uvedlo: „Zásadně nesouhlasíme s návrhem Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.“

vyhodnocení námitky státního podniku Povodí Labe (popř. dalších připomínek podaných ve stejném obsahu). V návrhu vyhodnocení námitky je konstatováno, že když je vymezený koridor trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže, tak přímé ohrožení režimu nebo kvality vody bylo z tohoto důvodu klasifikováno jako nulové. K tomuto návrhu uvádíme, že **v žádném z podkladových materiálů, které jsme obdrželi, není zařazen žádný odborný rozbor, který by opravňoval stanovení nulové klasifikace. Nelze tedy vyloučit, že užitá formulace je pouze subjektivní názor zpracovatele námitek.** Znovu upozorňujeme, že v nám předaném ‚Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území‘ není o významu vodárenské nádrže Vrchlice vůbec nic popsáno (tedy ani klasifikace jejího významu). Nádrž Vrchlice je v tomto dokumentu uvažována pouze jako krajínotvorný prvek a je zdůrazněn biokoridor Vrchlice. (...) Celé povodí vodárenské nádrže s potenciálem zásobení desetitisíců obyvatel zcela výše uvedenou definici ‚krajiny vodárenské‘ naplňuje a takto by územní vliv připravovaného koridoru měl být i posuzován. **Zúžení celé problematiky na legislativně vytvořenou linii ochranných pásem bez odborného posouzení vlivu na zachování a ochranu přírodních památek v celém vodárenském povodí (krajíně vodárenské) je dle našeho názoru i z hlediska územního plánování vážným nedostatkem, který nemusí být v budoucnu technickým opatřením odstraněn.** Za současného stavu poznání je nemožné akceptovat jako nulovou klasifikaci například projektantem navrhovanou výstavbu tunelu přímo v prameništi několikakilometrového toku, který ústí přímo do vzduté plochy nádrže. Správce povodí již několik let upozorňuje, že případný konflikt vodohospodářských a dopravních zájmů je v tomto území stále obcházen bez erudovaného odborného rozboru. (...) Upozorňujeme, že předmětná námitka státního podniku Povodí Labe, je svým obsahem obdobná jako připomínky např. Vodohospodářské společnosti Vrchlice - Maleč (č. ve spisu: 19, č. j. 057220/2022/KUSK) či Měst Kutná Hora (č. ve spisu 73, č. j. 061838/2022/KUSK“ (zvýrazněnou soudem)

353. Vodohospodářská společnost Vrchlice - Maleč, a.s., na jejíž vyjádření odkazovalo i Ministerstvo zemědělství ČR, ve své připomínce ze dne 9. 5. 2022 evidované pod č. j. 057220/2022/KUSK uvedla mj., že „[v] dokumentaci není řešen dopad změny Zásad územního rozvoje na vodárenskou nádrž Vrchlice a její povodí, která je nenahraditelným zdrojem surové vody pro výrobu vody pitné pro populaci cca. 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora města Sázava a je přímo dotčena změnou územního rozvoje. V dokumentaci nejsou zmíněny hlavní přítoky do vodárenské nádrže, které primárně zajišťují její plnění a bude v následujících stupních řízení nutné jejich zachování, V dokumentaci není zmíněna problematika možného zhoršení kvality a kvantity surové vody, ať výstavbou nebo využíváním území, případně dopady ekologických havárií na vodárenskou nádrž. Žádáme, aby dokumentace byla o toto posouzení rozšířena. Správce vodárenské nádrže Vrchlice a jeho povodí, společnost Povodí Labe s.p., má vypracovanou studii VD Vrchlice – vodní zdroje a jejich perspektiva, které by měla být reflektována i v územně plánovací dokumentaci Krajské úrovně.“ Odpůrce k vypořádání připomínky uvedl, že nebude akceptována a v odůvodnění zopakoval, že z důvodu vzdálenosti vodního zdroje přibližně 3-4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže bylo přímé ohrožení režimu nebo kvality vody klasifikováno jako nulové. A také doplnil, že řešení problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko ZÚR. Nakonec uvedl, že „[v]e vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže je však nezbytné zohlednit kumulativní působení všech těchto případů, které v úseku procházejícím povodím VN Vrchlice nastanou. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí také jako mírně negativní.“

354. VVURÚ obsahuje hodnocení vlivů na nádrž Vrchlice a jeho povodí, které se prakticky neliší od argumentů, které soud již citoval výše (srov. zejména kapitolu 6.2.4, str. 90: „Vymezený koridor D216 je trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže Vrchlice (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska. Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody není predikováno a je hodnoceno jako nulové. Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje Vrchlice je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresiemi přirozeného reliéfu spojené s ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Nicméně se jedná o technicky standardně zvládnutelná řešení a hodnocení SEA nepredikuje vznik negativních vlivů.“)
355. Soud v souvislosti s možným dotčením nádrže Vrchlice zohlednil zejména to, že je z výše uvedené mapy předložené Povodím Labe zřejmé, že schválená varianta trasy koridoru VRT protíná celé území povodí nádrže Vrchlice, přičemž odborné subjekty (Povodí Labe a Ministerstvo zemědělství) zásadně zpochybnily závěr, že prostá vzdálenost ochranného pásma nádrže od koridoru VRT může vyloučit negativní zásah do této nádrže. Uvedené subjekty upozornily na to, že jsou dotčeny přítoky této nádrže, což z podstaty jejich funkce (pozn. soudu – plní nádrž) může ovlivnit vlastní nádrž Vrchlice jako zdroj vody. Lze si totiž představit, že by v důsledku poškození nebo znehodnocení přítoků nádrže, nebyla tato nádrž zásobována řádně, a tudíž by ztratila svůj význam. Poukazovaly na to, že chybí odborný podklad pro závěry odpůrce, že nedojde k dotčení funkce nádrže Vrchlice. Dotčené subjekty přitom nepožadovaly vyhodnotit dopad na každý tok ústící do nádrže Vrchlice, ale aby bylo odborně zhodnoceno (podloženo), že vlastní funkce nádrže nebude ohrožena. Zároveň nelze odhlížet od toho, že nádrž Vrchlice nemá toliko lokální dopad. Nejedná se o zásobárnu vody pro malou obec s desítkami obyvatel, u které by bylo možné uvažovat o alternativních způsobech náhradního zajištění vodního zdroje. Nádrž Vrchlice zásobuje vodou přibližně 60 tisíc obyvatel Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska (jde o oblast, do které patří i někteří navrhovatelé). Ze správního spisu přitom nevypývá, že by byl v dané lokalitě jiný zdroj vody, který by mohl nádrž Vrchlice adekvátně nahradit. Naopak je z podkladů patrné, že hydrologická situace není v regionu příliš dobrá a region se potýká spíše s nedostatkem vody. Podle názoru soudu se tak jedná o prvek, který by měl být řádně zjištěn a zhodnocen již v ZÚR, neboť prostřednictvím navržených územních plánů by už nemuselo být možné koncepčně přijmout takové opatření, které by tento negativní zásah vyloučilo. Námitky souvisí s vlastní realizovatelností koridoru v úseku vedoucím přes povodí nádrže Vrchlice, nikoli s možným uplatněním ochranných a kompenzačních opatření, tedy s navržením konkrétního stavebního řešení, které skutečně spadá až do navazujících řízení. Nelze odhlédnout ani od toho, že ministerstvo upozornilo odpůrce i na

to, že nelze nulovou klasifikací hodnotit případnou stavbu tunelu v prameništi – opět tedy poukazovalo na nedostatky vyhodnocení vlivu VRT na povodí nádrže Vrchlice.

356. Pokud by přítom odpůrce zajistil dostatečné podklady, ze kterých by bylo seznatelné, zda a jak moc mohou být dotčeny zejména hlavní přítoky nádrže Vrchlice, mohl by uvážit, zda lze v navazujících řízeních vůbec přijmout (dostatečná) kompenzační opatření, která případný negativní vliv zmírní. Za nyní zjištěného skutkového stavu však není nijak ověřeno, že je příslušná varianta trasy VRT vůbec realizovatelná, když prochází celým povodím nádrže Vrchlice a odpůrce byl (opakovaně) odborně upozorněn na to, že jeho závěry o nedotčení nádrže z důvodu prosté vzdálenosti od VRT, jsou nepodložené. Soud se ztotožňuje s hodnocením, že se jedná prakticky o subjektivní názor pořizovatele, který odpůrce jen přejal.
357. Odpůrce ani přes odborné výtky spis nijak nedoplnil. Neopatřil si žádnou studii, na jejímž základě by ověřil, zda skutečně prostá vzdálenost nádrže od VRT je dostatečná pro závěr, že nebude nádrž zasažena způsobem, který by ji nevratně poškodil. Soud má za to, že požadavky vyslovené Povodím Labe a Ministerstvem zemědělství nejsou nepřiměřené, resp. že v daném kontextu (významu nádrže Vrchlice pro daný region) je třeba se nimi zabývat již v rámci ZÚR a zajistit odborný podklad pro řádné vyhodnocení možného dotčení nádrže Vrchlice.
358. Soud přitom přihlédl k tomu, že je v AZÚR vymezována velmi specifická stavba, resp. trasa této stavby, jejíž úprava může být na úrovni katastrálních území jednotlivých dotčených obcí prakticky vyloučena (může být velmi omezeně měněna toliko v rozsahu širě koridoru, který činí přibližně 200 m, a jehož technické parametry – zakřivení – musí odpovídat vysokorychlostní železnici). Pokud daný koridor protíná celé povodí nádrže Vrchlice (nikoli pouze jeho marginální část, nebo okraj, nebo jen velmi omezený počet přítoků), nemůže na úrovni navazujících řízení dojít ke koncepčnímu usměrnění (změně trasy mimo přítoky nádrže Vrchlice), proto by měly AZÚR přinášet *podloženou* (nikoli pouze subjektivní) odpověď na to, zda nemůže v důsledku zasažení podstatných přítoků nádrže Vrchlice dojít k nepřipustnému ovlivnění (likvidaci) tohoto vodního zdroje. Odpověď založená pouze na zohlednění vzdálenosti nádrže od VRT je v kontextu uplatněných námitek nedostatečná (neúplná), navíc není odborně jakkoli podložená. Odpůrce pochybil, když i přes odborné zpochybnění jeho závěrů (nejednalo se o prostý nesouhlas laické veřejnosti) neopatřil žádné doplňující podklady.
359. Soud tak dospěl k závěru, že nebyl řádně zjištěn skutkový stav ve vztahu k možnému vyhodnocení vlivu VRT na nádrž Vrchlice, jakožto zdroj pitné vody pro přibližně 60 tisíc obyvatel a odpůrce se nedostatečně vypořádal s námitkami uplatněními navrhovateli, kteří nedostatečně vyhodnocení namítali. Odpůrce zároveň nedostatečně vypořádal stanovisko ministerstva zemědělství ze dne 18. 5. 2022, které požadovalo podrobnější vyhodnocení možného dopadu na nádrž Vrchlice. Vymezení koridoru v části vedoucí přes povodí nádrže Vrchlice je tak nezákonné a v této části (v rozsahu všech katastrálních území tvořících povodí nádrže Vrchlice¹) soud napadené OOP zrušil. Soud nepostupoval způsobem, že by

¹ Povodí nádrže Vrchlice je vymezena následujícími katastrálními územími: Předbořice (kód k. ú. 620297), Opatovice I (kód k. ú. 620882), Dobřeň u Kutné Hory (kód k. ú. 759058), Suchdol u Kutné Hory (kód k. ú. 759082), Malešov (kód k. ú. 690830), Polánka u Malešova (kód k. ú. 690856), Týniště u Malešova (kód k. ú. 690864), Bylany u Kutné Hory (kód k. ú. 695963), Mezholezy u Kutné Hory (kód k. ú. 695980), Chlístovice Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

zrušil napadené OOP pouze ve vztahu ke katastrálním územím jednotlivých navrhovatelů, neboť v těchto částech (kde protínají katastrální území navrhovatelů) neidentifikoval výše uvedený nedostatek zjištěného skutkového stavu. Pokud by zrušil napadené OOP pouze ve vztahu ke katastrálním územím navrhovatelů, nebyla by tím zajištěna náprava zjištěného pochybení, neboť by stále zůstal v AZÚR vymezen úsek koridoru VRT vedoucí přes povodí nádrže Vrchlice. Soud konstatuje, že z podkladů ve správním spise i těch, které si zajistil z vlastní iniciativy, nebylo možné s dostatečnou jistotou určit pouze ta katastrální území, kterými koridor prochází, protože mapové zobrazení úplného znění ZÚR ve spojení s podklady poskytnutými Povodím Labe přesnou identifikaci katastrálních území neumožňují. Ačkoli lze v ZÚR promítnout hranice jednotlivých katastrálních území (tenká světle hnědá linka a grafické zobrazení koridoru VRT (fialovo-růžová linka), tak linka, kterou je hranice katastrálních území vyznačena, je zakreslena příliš slabě a v mnoha místech není zřejmé, ke kterému katastrálnímu území náleží. Soud proto zrušil AZÚR v rozsahu, ve kterém je vymezeno celé povodí nádrže Vrchlice.

360. Zároveň soud vyhodnotil, že je návrh důvodný ve vztahu k navrhovatelům b) – g), neboť území těchto obcí se nachází v okrese Kutná Hora (srov. § 1 odst. 12 vyhlášky č. 346/2020 Sb., o stanovení správních obvodů obcí s rozšířenou působností, území obvodů hlavního města Prahy a příslušnosti některých obcí do jiného obvodu, podle kterého je správní obvod obce s rozšířenou působností Kutná Hora vymezen mj. územím obcí, Košice, Nepoměřice, Opatovice I, Paběnice, Úmonín i Vidice), což je oblast zásobovaná vodní nádrží Vrchlice. Navrhovatel a) spadá do okresu Nymburk (srov. § 1 odst. 13 vyhlášky č. 346/2020 Sb., o stanovení správních obvodů obcí s rozšířenou působností, území obvodů hlavního města Prahy a příslušnosti některých obcí do jiného obvodu, podle kterého je správní obvod obce s rozšířenou působností Lysá nad Labem vymezen mj. územím obce Kounice. Podle § 4 odst. 1 písm. h) zákona č. 50/2020 Sb., o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů je ve správním obvodu Středočeského kraje okres Nymburk vymezen správními obvody obcí s rozšířenou působností Lysá nad Labem, Nymburk a Poděbrady) a netvrdil, že je též zásobován vodou z nádrže Vrchlice a tato skutečnost nevyplývá ani ze spisu (ze spisu je patrné to, že je zásobováno celé Kutnohorsko a dále Čáslavsko a část Kolínska).
361. Pro úplnost soud dodává, že tuto otázku posoudil odlišně oproti senátu 51 v rozsudku zdejšího soudu ze dne 4. 12. 2025, č. j. 51 A 69/2025-75, bod 77 a 78, dle kterého jde o záležitost navazující územně plánovací dokumentace a dalších řízení. Soud v této věci s tímto názorem nicméně nesouhlasí, a to zejména s ohledem na skutečnost, že v tuto chvíli nejde „pouze“ o zvolení vhodného ochranného nebo kompenzačního opatření, ale o posouzení a odůvodnění možné realizovatelnosti trasy VRT. Odborné subjekty zpochybnily

(kód k. ú. 651346), Chroustkov (kód k. ú. 651354), Zdeslavice u Chlístovic (kód k. ú. 651362), Košice u Nepoměřic (kód k. ú. 703419), Nepoměřice (kód k. ú. 703435), Onomyšl (kód k. ú. 711322), Rozkoš u Onomyšle (kód k. ú. 711331), Bahno (kód k. ú. 620254), Černíny (kód k. ú. 620262), Hetlín (kód k. ú. 620271), Štipoklasy u Černín (kód k. ú. 620301), Zdeslavice u Černín (kód k. ú. 620327), Bludov v Čechách (kód k. ú. 620840), Červené Janovice (kód k. ú. 620858), Vilémovice u Červených Janovic (kód k. ú. 620904), Zhoř u Červených Janovic (kód k. ú. 620912), Kralice (kód k. ú. 672386), Vernýřov (kód k. ú. 672416), Vsesoky (kód k. ú. 672424), Žandov (kód k. ú. 672432), Bykán (kód k. ú. 676004), Korotice (kód k. ú. 774243), Roztěž (kód k. ú. 781592), Tuchotice (kód k. ú. 781606), Vidice u Kutné Hory (kód k. ú. 781614), Rápošov (kód k. ú. 791865), Zbraslavice (kód k. ú. 791890), Miletice u Nepoměřic (kód k. ú. 703427), Kamenná Lhota u Čestína (kód k. ú. 758710), Březová u Úmonína (kód k. ú. 774227), Lomec u Úmonína (kód k. ú. 774251) a Úmonín (kód k. ú. 774278)

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

realizovatelnost vybrané varianty, u které je riziko, že způsobí výpadek zdroje pitné vody pro velké množství obyvatel. Tato obava z průběhu pořizování jasně vyplývá a nebyla relevantním způsobem (odbornými podklady) rozptýlena.

4. 7. 2. Společné další námitky navrhovatelů týkající se ochrany vod

4.7.3. K námitkám jednotlivých navrhovatelů

362. Soud považuje za nutné zdůraznit, že námitky všech navrhovatelů jsou formulovány i v této části pouze obecně a nezohledňují místní poměry. Opakují se v nich tytéž obecné fráze. Navrhovatelé ve vztahu ke svým územím tvrdili, že dojde k narušení Kounického, Poříčanského, Chlístovického, Košického, Milotického, Bedřichovského, Paběnického a Opatovického potoka, potoka Švadlenka a rybníků Katovna a Podskalák. Vlivy nebyly podle nich vyhodnoceny a AZÚR je zcela bezohledná. Neproporcionálně narušuje jejich zákonnou ochranu, ačkoli PÚR stanoví, že „[p]ři plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.“. Z přílohy k VVURÚ s názvem *VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY* je zřejmé, že se nabízelo vést koridor alternativní trasou mimo Kounický a Opatovický potok, potok Švadlenka a rybník Katovna. Námitky uplatněné při pořizování AZÚR byly podle navrhovatelů vypořádány vadně.
363. Soud nejprve předesílá, že oproti posouzení významu nádrže Vrchlice, nejsou ve správním spisu založeny podklady, které by svědčily o tom, že výše uvedené toky zmiňované navrhovateli mají větší než lokální význam (navrhovatelé přitom namítali dotčení i bezejmenného přítoku – srov. odst. 1549, 1551, 1554 či 1559 návrhu), proto i míra posouzení v rámci VVURÚ může být obecnější, resp. je zde přílehavý argument odpůrce, který opakovaně navrhovatele odkazoval na navazující řízení, ve kterých mohou být řešena již konkrétní ochranná nebo kompenzační opatření (spíše lokálního významu). Níže uvedené vypořádání se tedy již nevztahuje k posouzení dopadu na nádrž Vrchlice, neboť tím se soud zabýval výše.
364. Soud nesouhlasí s navrhovateli, že by nebyla respektována PÚR. Podle ní bylo třeba zohlednit ochranu kvalitních vodních ploch. To VVURÚ činí. Na str. 36 a 37 vyjmenovává vodní toky, kterými koridory prochází. Mezi ně řadí i navrhovateli zmiňovaný Kounický, Poříčanský, Chlístovický, Košický, Bedřichovský, Paběnický a Opatovický potok, dále potok Švadlenka a rybník Katovna. Vyhodnocení vlivů lze nalézt na str. 90–92. Na vlastní vyhodnocení ale navrhovatelé nijak konkrétně nereagovali. Jen povšechně tvrdili, že je nedostatečné, bezohledné a neproporcionální. To nicméně pro zpochybnění nestačí.
365. Navrhovatel a) tvrdil, že přemostění potoků dotčených na jeho území je nevhodné, nicméně neupřesnil, z jakého důvodu. Jeho tvrzení o více zatěžujícím pohledovém uplatnění je obecné a v podstatě subjektivní, neboť z hlediska železniční infrastruktury je přemostování vodních toků běžné (jedná se tak o běžný vizuální prvek). Navrhovatel neuvedl, v čem by mělo spočívat nebezpečí pro životní prostředí. Namítal-li, že z dokumentu *VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY* vyplývá možnost alternativního trasování, uvádí k tomu soud, že se jedná o grafickou přílohu VVURÚ v měřítku 1:100 000, která neobsahuje žádné variantní trasy VRT. Navrhovatelé zároveň netvrdili, z čeho konkrétně dovozují, že na základě tohoto výkresu lze vést koridor D216 jinou trasou. V projednávané věci byl vymezen koridor o šířce cca 200 m. V navazujících procesech se bude vymezovat Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

nejvhodnější přesné trasování stavby VRT, která bude včetně příslušenství široká cca 40 m. Bude též postupně odhaleno konkrétní řešení stavby a kompenzační opatření. Přesné důsledky této stavby proto zatím nelze predikovat. Současně je třeba doplnit, že minimální běžně využitelný poloměr tratě je cca 7 000 m, ve výjimečných a specifických případech je možné ho snížit až na 6 600 m (str. 24 odůvodnění AZÚR). S ohledem na tyto technické parametry by i při menším posunu koridoru v jednom místě (např. odsun od rybníka Katovna) došlo k jeho posunutí napříč celou trasou. To by mohlo mít za následek celkově vyšší negativní důsledky, než které koridor v aktuální trase přináší.

366. Navrhovatel b) sice zmiňoval zásah do Milotického potoka [navrhovatel b) nesprávně uváděl Milotického potoka *pozn. soudu*], avšak soud ověřil, že do něj koridor D216 nezasahuje. Milotický potok se podle veřejně dostupných map na portálu *mapy.com* (záznam ze stránek ze dne 7. 2. 2026 provedl soud k důkazu a založil do samostatné složky pro dokazování v soudní spisu) vlévá do Chlístovického potoka ještě před obcí Chroustkov. Koridor se střetává s Chlístovickým potokem až za touto obcí (srov. obrázek 20 na str. 37 VVURÚ). Milotický potok proto není koridorem dotčen. Nedochází ani ke střetu koridoru s rybníkem Podskalák, jak tvrdil navrhovatel g). Ten se nachází zcela mimo trasu koridoru VRT. Soud jeho umístění opět ověřil na portálu *mapy.com* (záznam stránek ze dne 8. 2. 2026 provedl k důkazu a založil do samostatné složky pro dokazování v soudním spisu), toto umístění porovnal s grafickou částí výroku AZÚR – výkres I.2 Plochy a koridory nadmístního významu. Navrhovatel v návrhu žádné konkrétní (jin=) dotčení, než „protnutí“ neuvedl.

367. Navrhovatel c) namítal střet s rybníkem Katovna. V případě rybníka Katovna soud s pomocí Obrázku 49 na str. 87 VVURÚ mohl usoudit, že koridor VRT sice částečně protíná jeho plochu, nicméně je zde stále prostor pro to, aby trať vedla mimo rybník. Dle tvrzení navrhovatele c) má rybník sloužit obci jako nouzový zdroj vody. Je třeba zopakovat, že koridor jednak ještě nepředstavuje konečné umístění VRT, nýbrž zhruba 200 m široký pás, v jehož mezích bude hledáno nejvhodnější umístění VRT, zároveň mohou být v navazujících řízeních realizována konkrétní ochranná a kompenzační opatření (např. přemostění), čímž může být negativní vliv minimalizován a rozhodně to neznamenal, že by muselo dojít k zániku rybníku. Navíc, prokáže-li se v dalších fázích projektové přípravy záměru nemožnost zajištění ochrany některého ze zdrojů vody, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje (str. 91–92 VVURÚ). Navrhovatel c) dále namítal střet VRT s vodovodem, nicméně neuvedl žádnou technickou argumentaci, pro kterou by nebylo možné VRT realizovat. Železniční tratě se běžně kříží s vodovody a z námitek není jasné, proč by mělo být nemožné nalézt vhodné řešení případného střetu.

368. Navrhovatel e) namítal střet VRT s Opatovickým potokem, který prochází částí obce Korotice a protéká rybníkem Katovna. Je zde lokální biokoridor a les. Navrhovatel e) namítal, že dojde k narušení potoka, což je neproporcionální řešení. Soud poukazuje na to, že v navazujících řízeních bude možné přijmout konkrétní ochranné opatření (navrhovatelé ani netvrdili, že by žádné z možných ochranných opatření nebylo možné realizovat). Aktuální střet VRT s potokem, jak je zaznamenán v AZÚR, neznamenal automaticky likvidaci nebo zánik tohoto potoka, zároveň se nejedná o skutečnost, která by měla svědčit o nerealizovatelnosti VRT. Navrhovatelé neuvedli skutečnosti, které by svědčily o nenahraditelném (nadregionálním) významu tohoto potoka, pokud by měl být dotčen, aby

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

byl dán důvod, zabývat se ním podrobněji již v rámci AZÚR. Navržení konkrétního ochranného opatření patří do navazujících řízení.

369. Navrhovatel f) považoval za rozporné se skutkovým stavem tvrzení uvedené v AZÚR, že „[v]ymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera)“, neboť koridor na území obce Vidice zátopovým územím prochází. Soud k tomu uvádí, že z obsahu AZÚR plyne, že odpůrce záplavové území u obce Vidice nezjistil (srov. str. 126 a 131 VVURÚ). Jeho existence neplyne ani ze stanoviska Ministerstva zemědělství ze dne 18. 5. 2022. Stanovisko sice poukazovalo na to, že koridor vede aktivním záplavovým územím, učinilo tak obecně k trase koridoru jako celku, nikoli přímo ve vztahu k obci Vidice. Navrhovatelé k návrhu (ani k námitkám ze dne 18. 5. 2022) nepředložili žádný důkaz, který by prokazoval opak. Pouze obecně tvrdili (stejně jako v námitkách ze dne 18. 5. 2022), že v územním plánu obce Vidice je vymezeno zátopové území. Zátopová území stanovená podle dosavadních právních předpisů se přitom považují za záplavová území podle § 66 vodního zákona (§ 127 odst. 16 vodního zákona). Soud provedl při jednání důkaz záznamem (vyhotovený dne 7. 2. 2026, založen v samostatné složce pro dokazování v soudním spise) z webové stránky povodňového plánu ORP Kutná Hora na https://stredocesky.dppcr.cz/web_2112/index.html?d_mapy.htm), kterým ověřil, že obec Vidice a její okolí nespadá do záplavových území, ani do aktivní zóny záplavových území. I pokud by však obce Vidice a její okolí bylo v záplavovém území, VVURÚ vychází stejně jako ZÚR [srov. článek 190 písm. b) ZÚR] z obecné minimalizace vlivů na odtokové poměry v území (srov. např. str. 115 či 124–125), přičemž technickým řešením lze tento střet vyřešit a zajistit vyloučení vlivů na odtokové poměry v záplavovém území. Soud dále uvádí, že § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) umožňuje výstavbu dopravní infrastruktury v záplavovém území či dokonce v jeho aktivní zóně, pokud je to nezbytné. Se stavbou VRT je přitom spojen významný veřejný zájem na urychlení dopravního spojení. Navrhovatel neuvedl konkrétní argumenty, proč by v případě jeho dotčeného katastrálního území nemělo být (technicky) možné společně s VRT realizovat ochranná a kompenzační opatření, která jsou typově v AZÚR uvedena.
370. Navrhovatel f) též zmínil *četné studánky* a obecní nádrž na pozemku p. č. 514/1 v k. ú Vidice u Kutné Hory. Soud upozornil zástupce navrhovatele při jednání na to, že pozemek označený v návrhu výše uvedeným p. č. nedohledal/neexistuje, proto při jednání promítl na obrazovce náhled na portál mapy.com se zobrazením katastrálního území obce Vidice a vyzval zástupce navrhovatele, aby uvedl, o jakou nádrž/vodní plochu se má jednat (v návrhu nebyl uveden žádný název této nádrže), neboť soudu nebyla v dané lokalitě žádná vodní plocha zřejmá (na mapě byla zjevná toliko vodní nádrž Vrchlice). Zástupce navrhovatele poté uvedl, že se má jednat o nádrž, která navazuje na potok Švadlenka, čímž byl označen pozemek p. č. 1332 (záznam z katastru nemovitostí soud provedl k důkazu a založil do samostatné složky pro dokazování v soudním spise). Z katastru nemovitostí vyplývá, že se jedná o rybník s plochou 1 636 m². Po porovnání Obrázku 47 na str. 86 VVURÚ a ortofotomapy Katastru nemovitostí je zřejmé, že koridor VRT může vést těsně podél nebo přímo přes tuto vodní plochu. Navrhovatel ovšem v návrhu neuvedl, v čem by případně spočíval nadregionální význam této nádrže, aby se ní musel odpůrce podrobněji zabývat již v AZÚR. Není zřejmé k čemu vodní nádrž slouží, ani v čem je zásadní význam této nádrže, aby případně převážil zájem na jejím nedotčení. Pokud se jedná o zdroj pitné vody (o čemž

lze mít pochybnosti s ohledem na evidenci této vodní plochy jako rybníku), bylo by nutné jeho případný zánik kompenzovat, s čímž AZÚR počítají. Ohledně studánek navrhovatel ani neuvedl, kde se nachází. V případě střetu s hlavním vodovodním řadem navrhovatel neuvedl žádné (technické) skutečnosti, ze kterých by vyplývala nemožnost jeho vedení pod stavbou VRT. Železnice kříží vodovodní řady zcela běžně.

371. Navrhovatel g) tvrdil, že VRT ohrozí zdroje podzemních vod, nicméně opět neuvedl žádnou konkrétní věcnou polemiku a argumentaci. VVURÚ reaguje na možné ovlivnění hydrogeologických poměrů. Nestačí proto napsat, že vyhodnocení je nedostatečné, nýbrž je nutné blíže uvést, co v něm chybí. Tvrzení o odříznutí části území obce navrhovatel nijak nerozvinul. Současně neuvedl, proč by blízkost VRT (100–200 m) měla mít za následek zánik mokřadů nebo poškození životního prostředí na jeho území. Pouze uvedl, že plánuje revitalizaci mokřadů, rybníka a zřízení naučné stezky přírodou. Tyto přírodní hodnoty leží mimo koridor VRT a v návrhu není uvedeno nic konkrétního, co by je mohlo ohrožovat. Lze též uvažovat o přijetí ochranných opatření v navazujících řízeních. Soud připomíná, že právní úprava požadovala vyhodnotit předpokládané závažné vlivy na životní prostředí (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

372. S námitkami navrhovatelů uplatněnými v průběhu pořizování AZÚR týkajícími se ovlivnění vody se odpůrce vypořádal v rozhodnutí o námitkách. Konkrétně uvedl, že „*vyhodnocení vlivů A9 ZÚR ŽP obsahuje vyhodnocení ve vztahu k vodním tokům a vodním plochám a stanovuje opatření k minimalizaci potenciálních negativních vlivů. V měřítku zpracování ZÚR nelze stanovit technické řešení, které by vyloučilo negativní vlivy na vodní toky. Tento krok je možné udělat až na úrovni projektového řešení stavby.*“ (vypořádání námítka č. 25 na str. 68). Současně uvedl, že „*[p]rovedeným vyhodnocením byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k podzemním vodám. Vlivy nelze v případě navrhovaného využití koridoru vyloučit. Hodnocení uvádí potenciálně dotčené zdroje a stanovuje opatření směřující k jejich ochraně, resp. k minimalizaci rozsahu jejich vlivů či zajištění kompenzačních opatření. V měřítku zpracování ZÚR nelze navrhnout konkrétních technická opatření k ochraně vodních zdrojů z důvodu neznalosti technického řešení stavby. Tyto detaily budou ošetřeny v rámci navazující projektové přípravy stavby.*“ (vypořádání námítka č. 14 na str. 63-64). Z uvedeného plyne, že vyhodnocení vlivů bylo provedeno. Existují kompenzační opatření nutná k minimalizaci vlivů. Bližší detaily budou předmětem navazujících procesů. Takové odůvodnění je ještě akceptovatelné. Návrhové body nejsou důvodné.

4.8. Vyhodnocení dopadů na kulturní a historické hodnoty, archeologická naleziště, regiony lidové architektury

373. Navrhovatelé společně namítali, že není náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen ani kompenzován negativní vliv VRT na kulturní a historické hodnoty na území navrhovatelů. Všechny problémy VRT vyplývající z negativního vlivu jsou chybně odsunuty do navazujících procesů. Podle VVURÚ bude mít VRT trvalý, dlouhodobý a přímý, avšak údajně pouze mírně negativní vliv na kulturní a historické hodnoty. Přestože byl zjištěn negativní vliv, nebylo od vymezení koridoru upuštěno, neprojevovalo se to ve výsledném řešení koridoru a nebyla stanovena ani efektivní dostatečná konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Podle navrhovatelů nelze souhlasit s mírně negativním dopadem, protože jde o masivní novou liniovou dopravní stavbu umisťovanou do nezastavěného území a do volné krajiny. Výčet střetů s kulturními a historickými hodnotami ve VVURÚ a v

odůvodnění AZÚR je nekompletní, což podstatně zkresluje hodnocení ve prospěch VRT. Chybí obrovské množství střetů s lokálními kulturními a historickými hodnotami dotčeného území navrhovatelů.

374. Soud předně uvádí, že navrhovatelé předestřeli velmi obecnou argumentaci. Byť poukazovali na to, že se jedná o *masivní zásah* a že se nelze vyhnout vizuálnímu ovlivnění památek a vizuálním zásahům do památkových zón, zůstali pouze u povšechných obecných tvrzení. Navrhovatelé nesouhlasili s tím, že podle VVURÚ bude vliv na kulturní a historické hodnoty mírně negativní. Navrhovatelé tvrdí, že vlivy VVURÚ vyhodnotilo. Navrhovatelé pak nepředložili žádný odborný náhled, kterým by hodnocení uvedené ve VVURÚ zpochybnili. V části A.27 návrhu se ani nevymezovali vůči konkrétním částem VVURÚ. K vypořádání námitek proto soud přistoupil ve srovnatelně obecné rovině.

375. Popisem kulturního, historického, architektonického a archeologického dědictví se VVURÚ věnuje v kapitole 3.10. Zabývá se tím, zda lze v území dotčeném koridory nalézt památkové rezervace nebo památkové zóny (včetně městských, vesnických a krajinných). Z územně analytických podkladů Středočeského kraje vyjmenovává vybrané nemovité kulturní památky ve vzdálenosti cca do 1 km od hranic koridorů VRT. Zaměřuje se na střety s regiony lidové kultury a na střety s územím s výskytem archeologických nálezů I.–IV. kategorie. Vyhodnocením vlivů se věnuje v kapitole 6.2.10. Podle ní se koridory dotýkají všech kategorií území s výskytem archeologických nálezů. *„Podmínkou využití koridorů je proto zajištění zpracování archeologických průzkumů ve smyslu zákona o státní památkové péči. Využitím vymezených koridorů nedojde k ovlivnění národních kulturních památek a památkových zón a rezervací. Tyto hodnoty chráněné ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči nejsou v koridorech D216 a D217 ani jejich blízkosti přítomny. Koridory zasahují do území zařazených mezi regiony lidové architektury (RLA). Regionem lidové architektury se myslí rozsáhlejší území, se zvýšeným výskytem hodnotných objektů lidové architektury (stavby, soubory staveb, prvky typu drobná architektura, sochy) dochovaných ve svém tradičním výrazu a v rámci hmotové a urbanistické skladby nebo materiálové charakteristiky. Koridor D216 prochází v délce cca 10 km regionem lidové architektury Českobrodsko a v délce cca 8 km regionem lidové architektury Kutnohorsko. Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbusko a Městečko. Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou. Jiné vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví provedeným hodnocením identifikovány nebyly.“* (str. 99–100). Krátkodobé a střednědobé vlivy, stejně jako kumulativní a synergické vlivy jsou hodnoceny jako zanedbatelné/bez vlivu. Dlouhodobé a trvalé vlivy jsou u koridoru D217 hodnoceny jako zanedbatelné až mírně negativní. U koridoru D216 jako mírně negativní (viz str. 108 VVURÚ).

376. Vzhledem k tomu, že kulturně historické hodnoty území patří (vedle hodnot přírodních) mezi zásadní krajinotvorné struktury, které se významně spolupodílejí na vytváření esteticky, kompozičně či spirituálně vnímaných prvků v krajině včetně jejich vzájemných vazeb, navrhuje VVURÚ opatření k omezení vlivů na krajinu a kulturně historické dědictví (str. 116 a 118). Požaduje zajištění prostupnosti území pro člověka; zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě; minimalizaci vlivů na charakter a *genius loci* dotčených částí RLA Českobrodsko a Kutnohorsko; a začlenění stavby do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území.

Shodu s prvním popisem potvrzuje: Bc. D. A.

377. Poslední opatření je navrženo s cílem minimalizovat vliv koridorů na krajinný ráz ve vztahu ke koridoru D216 se „*nová železniční trať stane významnou antropogenní osou v území. Míra jejího uplatnění v krajině bude závislá především na řešení nivelety stavby vůči reliéfu území (násypy, estakády, zářezy, tunely) a parametrech protihlukových opatření v konkrétních úsecích trati. Tyto aspekty jsou s ohledem na svoji podrobnost řešeny až v navazujících fázích projektové stavby.*“ Ve vztahu ke koridoru D217: „*Pozitivními předpoklady pro zmírnění vlivu jsou fixace části koridoru D217 (úsek Nymburk – Sadská) na těleso stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk a celkově rovinnatý reliéf této části dotčeného území. Míra uplatnění této stavby v krajině bude (na rozdíl od koridoru D216) závislá pouze na parametrech protihlukových opatření v konkrétních úsecích trati.*“ (str. 116 a 118 VVURÚ).
378. Výše uvedené pasáže VVURÚ považuje soud za dostatečné. VVURÚ popsalo skutkový stav, identifikovalo střety a vyhodnotilo potenciální dopady. V návaznosti na ně navrhlo řadu kompenzačních opatření. Do výrokové části AZÚR se pak (s ohledem na obsah opatření vymezených již v ZÚR) promítl požadavek na minimalizaci vlivů koridoru D216 na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty RLA Českobrodsko a Kouřimsko (viz str. 2 textové části výroku AZÚR).
379. Navrhovatelé rovněž brojili proti způsobu, jakým se odpůrce vypořádal s jejich námitkami z 18. 5. 2022.
380. Námitky týkající se archeologických území uplatnili navrhovatelé a), b), d) a e). Lze je shrnout takto: Koridor prochází nebo se nachází v blízkosti území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie, které se nachází na jejich území. Železnice o parametrech VRT s sebou pro své okolí přináší řadu negativních vlivů, mj. zvýšené otřesy a vibrace okolní půdy. AZÚR ani VVURÚ dostatečně nevyhodnotily možný vliv na předmětné území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie. V důsledku provozu VRT může docházet k poškození území i potenciálních nálezů. Ochrana území s architektonickými nálezy je nepostradatelnou součástí kulturního odkazu a udržitelného rozvoje území obce.
381. Ve vztahu ke kulturním památkám uplatnili námitky navrhovatelé a), d), e) a f). Tvrdili, že se na jejich území nachází řada chráněných kulturních památek, které mohou být VRT negativně dotčeny. Některé byly identifikovány v SEA, ale nebyly zohledněny při návrhu AZÚR. Ochrana kulturních památek je nepostradatelnou součástí života obcí a rozvoje území obcí. Území by přítomností VRT nenávratně ztratilo dosavadní poklidný krajinný ráz, který do značné míry určují památky ve spojení s dalšími environmentálními a kulturními hodnotami území, a území by již nebylo tak atraktivní jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska trvalého bydlení, a jako celek by bylo nevratně poškozeno. Navrhovatel a) pak poukazoval na neidentifikovaný a nevyhodnocený střet s památkově chráněnými objekty Špitál, Zámek a kostel sv. Jakuba Většího, které se nacházejí cca 800–900 m od koridoru.
382. Odpůrce shodně v odůvodnění rozhodnutí o námitkách výše uvedených navrhovatelů uvedl, že „*[k]onkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo*
- Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování 9. AZÚR SK nepřisluší.“ K ohrožení archeologických území uvedl, že „v rámci provedeného hodnocení byly vyhodnoceny vlivy na archeologická naleziště a byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci.“. (vypořádání námítky č. 31 na str. 71 rozhodnutí o námitkách). Ke střetu s památkami konstatoval, že byly vyhodnoceny vlivy na kulturní hodnoty území a vlivy na RLA a byla stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci potenciálních vlivů, což plně odpovídá reflektování dané problematiky v rozsahu měřítka odpovídající předmětné územně plánovací dokumentaci (viz vypořádání námítky č. 47 na str. 77; a námítky č. 49 na str. 80 rozhodnutí o námitkách).

383. Soud má za to, že lze takové odůvodnění odpůrce ještě akceptovat, a to zejména s přihlédnutím k tomu, že i námítky, které navrhovatelé uplatnili v procesu pořizování AZÚR byly velmi obecné. Obsahovaly sice výčet dílčích staveb, avšak neobsahovaly popis, jakým způsobem by mohly být ohroženy – např. i s přihlédnutím k tomu, že v některých případech sám navrhovatel uváděl, že je konkrétní stavba vzdálena přibližně 800 m nebo 900 m od plánovaného koridoru není soudu žádné konkrétní ohrožení na *první pohled* zřejmé. Cílem pořizování zásad územního rozvoje nebo jejich aktualizace je koncepčně prověřit, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány, a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné. Tomu odpovídá rozsah a povaha vyhodnocení dopadů. Soud souhlasí s odpůrcem, že lokální dopady v námitkách navrhovatelů nespádají do povinného rozsahu vyhodnocení AZÚR.

384. V projednávané věci byl vymezen koridor. Jeho vymezení v AZÚR je pouze určitým rámcem budoucího záměru, jenž je zapotřebí upřesnit v územních plánech a dále jej přesně vymezit v průběhu povolovacích řízení. Pokud bude shledáno, že konkrétní záměr nedostál zákonným požadavkům, nelze jej v navazujících řízeních povolit. Při pořizování AZÚR nebyla známa přesná podoba trasy VRT (protože je vymezen pouze koridor, nedochází k umístění konkrétní stavby). Vzdálenost VRT a její vlivy tedy nelze přesně zachytit a vyhodnotit. Lze stanovit relativně obecná opatření, která se budou v dalších procesech konkretizovat v závislosti na zpřesňování podoby VRT. Až v těchto navazujících řízeních je třeba se zabývat jednotlivými lokálními vlivy a podle požadavku PÚR a ZÚR je co nejvíce minimalizovat. Z toho přitom vychází i odpůrce, který na str. 3 odůvodnění AZÚR uvedl, že „koridory byly vymezeny v takovém rozsahu, aby byly minimalizovány jejich negativní dopady na přírodní, kulturní a civilizační hodnoty za současného dodržení minimálních technických parametrů pro navrhování vysokorychlostních tratí (zejména sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků).“.

385. Soud doplňuje, že není pravda, že nebyl zohledněn potenciální střet s nemovitými kulturními památkami Zámek, Špitál a Kostel sv. Jakuba Většího. VVURÚ je zaneslo do tabulky 14 na str. 53 a 54. Pokud pak navrhovatel b) v návrhu tvrdil, že představa, že vedení moderní VRT nebude mít vliv na tradiční venkovskou architekturu, resp. že se souborů architektonicky chráněných staveb v RLA Kutnohorsko nedotkne, je zjevně nesprávná, soud uvádí, že podle VVURÚ je třeba minimalizovat vliv VRT na charakter a *genius loci* dotčených částí RLA Českobrodsko a Kutnohorsko.

386. Skutečnost, že navrhovatelé nesouhlasí s vyhodnocením dopadů, nezakládá neúplnost

zjištění skutkového stavu. Totéž platí pro tvrzení navrhovatelů v dalších bodech návrhu (např. body 168, 1162, 1171, 1261, 1383–1384, 1482, 1491 apod.). Soud opakuje, že se jedná o námitky nedostatečného vypořádání vlivů střetu VRT. Návrhové body nejsou důvodné.

4.9. Vlivy na hmotný majetek, plochy pro bydlení, zastavěné oblasti, infrastrukturu a obecní cesty

387. Navrhovatelé v návrhu přednesli společné námitky týkající se vlivu VRT na hmotný majetek. Někteří poukázali na střet s plochami pro bydlení a s lokálními sídly a dále na střet s plynovody, elektrickým vedením a jinou infrastrukturou. Soud neshledal námitky důvodnými. Nejprve vypořádal společné námitky.

4.9.1. Společné námitky týkající se vlivu na hmotný majetek

388. Navrhovatelé namítali, že negativní vliv VRT na hmotné statky (majetek) na území navrhovatelů není náležitě identifikován, vyhodnocen, zdůvodněn, řešen ani kompenzován. Všechny problémy VRT vyplývající z negativního vlivu jsou chybně odsunuty do navazujících procesů. Podle VVURÚ bude mít VRT trvalý, dlouhodobý a přímý, avšak pouze mírně negativní vliv. Přestože byl zjištěn negativní vliv, nebylo od vymezení koridoru upuštěno, neprojevovalo se to ve výsledném řešení koridoru a nebyla stanovena ani efektivní dostatečná konkrétní ochranná a kompenzační opatření. Podle navrhovatelů nelze souhlasit s mírně negativním vlivem, neboť tak masivní nová liniová dopravní stavba umístěvaná do nezastavěného území a do volné krajiny nemůže mít z povahy věci pouze mírný negativní vliv. VVURÚ neposuzuje vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí trati. V kapitole 6.2.11 jsou popsány potenciální střety jen se stavebními objekty uvnitř koridoru. Konkrétní řešení střetů jsou nesprávně odsunuta do navazujících procesů. VVURÚ se soustředí pouze na stavební objekty. Zcela pomíjí trvalé zábery pozemků, které v případě nesouhlasu vlastníků bude nutné vyvlastňovat. AZÚR neřeší dostatečně vliv VRT na hmotný majetek v jednotlivých obcích, zejména pokud jde o dopady provozu VRT na obytnou zástavbu, jako je hluková zátěž, vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další. Z charakteru stavby a provozu VRT vyplývá, že obytná zástavba v těsné blízkosti koridoru VRT se stane prakticky neobyvatelná, nebo jen s velkými obtížemi. AZÚR se neřídí požadavkem rozsudku NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOS 5/2013-87, na to, že ZÚR má respektovat územní plány obcí, a že střet záměru v ZÚR se stávající obytnou zástavbou musí být dostatečně odůvodněn. Vypořádání námitek odpůrcem je vadné.

389. Soud předně uvádí, že i zde navrhovatelé přdestřeli pouze obecnou argumentaci. Sice poukazovali na to, že *masivní* nová liniová dopravní stavba umístěvaná do nezastavěného území a do volné krajiny nemůže mít z povahy věci pouze mírný negativní vliv, zůstali pouze u povšechných obecných tvrzení. Nepředložili a ani nepoukázali na žádnou odbornou studii nebo posouzení, kterým by hodnocení uvedené ve VVURÚ zpochybnili. VVURÚ přitom zohlednila veškeré aspekty, na které poukazovali navrhovatelé, a které byly třeba vzhledem k povaze AZÚR nutné posoudit. Dále soud odkazuje na odst. 184, ve kterém uvedl, že v případě posuzování vlivu na hmotný majetek, je patrné, že se nejedná o *jákýkoli* dotčený hmotný majetek, ale pouze o majetek určitého významu a že dotčení majetku spojené s vyvlastněním je zpracováváno v samostatné části ZÚR odůvodňující zahrnutí určitých nemovitostí mezi ty, které mohou být vyvlastněny.

390. VVURÚ vychází z toho, že vliv koridorů na hmotný majetek je pravděpodobný (tabulka 16 na str. 57). „Koridory D216 a D217 jsou vymezeny v kontaktu s prvky dopravní a technické Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

infrastruktury. Využití koridoru dojde k ovlivnění těchto prvků. V koridoru D216 se stavební objekty vyskytují na území obcí Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). Na k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Do plochy zemědělského areálu v k. ú. Újezdec zasahuje koridor pouze okrajově a je pravděpodobné, že upřesněním trasy v podrobnějším měřítku bude možné (i s ohledem na šířku koridoru) zásah do areálu vyloučit. V případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). Ve všech případech se jedná o výrobní nebo skladové areály. Rozsah zásahu do těchto ploch není možné v měřítku ZÚR stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v ÚPD dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy. Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako mírně negativní (-1). S výjimkou vlivu ve vztahu k objektu v k. ú. Chlístovice (koridor D216). Šířkové uspořádání koridoru umožňuje minimalizaci vlivu na hmotný majetek.“ (kapitola 6.2.11 na str. 100). Oba koridory jsou vymezeny v kontaktu se zastavěnými plochami a prvky dopravní a technické infrastruktury (str. 110). „Směrové vedení i šířkové parametry obou vymezených koridorů D216 (cca 200–420 m) a D217 (cca 100–290 m) vytvářejí dostatečné územní podmínky pro vyloučení nebo minimalizaci zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturně historické hodnoty území a hmotný majetek.“ (str. 114).

391. Na základě toho VVURÚ navrhuje upřesněním trasy v rámci koridoru minimalizovat vliv na zastavěná území v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I), Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk (str. 117 a 118). Mezi úkoly pro územní plánování řadí povinnost vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v plochách koridorů. „Vyhodnocení vlivů na hmotný majetek v rámci SEA je nutně limitováno měřítkem podrobnosti posuzované koncepce. Řešení této problematiky je standardní součástí navazujících procesů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), resp. dle stavebního zákona (ÚPD obcí, rozhodování o území), v rámci kterých dochází k upřesnění trasy liniové stavby, pro kterou návrh 9A ZÚR SK vymezuje posuzovaný koridor. V kap. 6.2.10 byly v ploše koridoru identifikovány stavební objekty na území obcí Chlístovice a Petrovice I. V případě obytného objektu v k. ú. Chlístovice není možné v měřítku ZÚR navrhnout konkrétní opatření k vyloučení nebo minimalizaci vlivu. Objekt je situován v blízkosti osy koridoru a způsob řešení tohoto střetu bude možné stanovit až v podrobnějším měřítku na základě projektového řešení a provedení tohoto úseku stavby. V měřítku ZÚR byl v ploše vymezeného koridoru identifikován pouze zemědělský areál v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I). Z kap. 6.2.10 vyplývá, že vymezený koridor zasahuje do ploch skladových a výrobních areálů v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk. S výjimkou k. ú. Poříčany se jedná o areály přilehající ke stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk, kde lze předpokládat omezenější územní nároky než v úsecích nově realizovaných“ (str. 134).

392. Navrhovatelé nevytýkají AZÚR důvodně, že konkrétní řešení střetů se stavebními objekty uvnitř koridoru nesprávně odsunula do navazujících procesů. Předmětem zásad územního rozvoje a jejich aktualizace jsou plochy nebo koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). Proto se v nich vyhodnocují jejich vlivy a vzájemné střety. Plochy a koridory místního a lokálního významu ovšem spadají do působnosti územního a regulačního plánu. Jelikož není známo konkrétní řešení stavby VRT a její přesné trasování, nelze navrhnout konkrétní opatření, neboť to svojí lokálností odpovídá měřítku územního či regulačního plánu. Proto postačí, že AZÚR zakotvuje požadavek na vytvoření územních

podmínek pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v plochách koridorů (viz str. 2 výrokové části AZÚR) jako opatření nadmístního významu. Tímto požadavkem se bude budoucnost VRT v navazujících procesech řídit.

393. Posledně uvedenému odpovídá vypořádání námitek navrhovatelů provedené odpůrcem. Odpůrce uvedl, že bylo „provedeno vyhodnocení ve vztahu k hmotným statkům a byl stanoven požadavek na minimalizaci případných negativních vlivů. V měřítku zpracování ZÚR, kdy není známo umístění stavby v koridoru, nelze identifikovat vlivy na konkrétní stavební objekty.“ (vypořádání námítky č. 11 na str. 62 rozhodnutí o námitkách). Takové vypořádání námítky je akceptovatelné a relevantní.
394. K námitce navrhovatelů, že VVURÚ neposuzuje vliv na hmotné statky nacházející se v blízkém či vzdálenějším okolí trati VRT, soud uvádí, že v AZÚR není vymezována trať, nýbrž koridor, v jehož rámci se trať v navazujícím řízení teprve umístí. Cílem vyhodnocení vlivů na životní prostředí je popsat a vyhodnotit zjištěné a předpokládané závažné vlivy nadmístního významu na životní prostředí (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). VVURÚ tento požadavek splňuje. Předpokládaný závažný vliv je spojen pouze s objekty uvnitř koridorů. Podle VVURÚ je u takových objektů menší šance, že upřesněním trasy bude možné zásah vyloučit. VVURÚ totiž počítá s tím, že je pravděpodobné, že upřesněním trasy bude možné vyloučit zásah u objektů, do kterých koridor zasahuje jen okrajově (např. zemědělský areál v k. ú. Újezdec).
395. Pokud navrhovatelé tvrdili, že VVURÚ pomíjí trvalé zábory pozemků, které v případě nesouhlasu vlastníků bude nutné vyvlastňovat, již neuvedli, jakým způsobem to mělo VVURÚ vyhodnotit. VVURÚ i stanovisko SEA vychází z toho, že koridory budou mít trvalé, dlouhodobé a přímé vlivy na hmotný majetek, byť mírně negativní. VRT jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Jelikož VVURÚ zohlednilo, že koridory jsou vymezeny v kontaktu se zastavěnými plochami a prvky dopravní a technické infrastruktury, soud nesdílí názor navrhovatelů, že eventuální vyvlastnění nebylo vůbec vzato v úvahu.
396. K tvrzení navrhovatelů, že AZÚR neřeší dostatečně dopady provozu VRT na obytnou zástavbu, jako je hluková zátěž, vibrace, fragmentace území, dopravní obslužnost a další, tak výše uvedený výklad potvrzuje, že opak je pravdou. Stejně to platí pro hmotné statky nacházející se mimo koridory. Soud zdůrazňuje, že nebyla vymezována trasa VRT, ale pouze koridor. Dopady provozu budou známy, až bude známa trasa a podoba VRT. Ty se budou vyhodnocovat zejména v řízení EIA.
397. Není přesné tvrzení navrhovatelů, že z rozsudku NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013-87, plyne požadavek, aby pořizovatel zásad územního rozvoje respektoval platné územní plány obcí. NSS v tomto rozsudku uvedl, že krajský soud se zabýval „povinností pořizovatele vyšší územně plánovací dokumentace respektovat nižší. Správně i s odkazy na výše popsanou judikaturu dovodil, že pořizovatel vyšší územně plánovací dokumentace nemá povinnost respektovat nižší územně plánovací dokumentaci, není jí vázán. S přihlédnutím k zásadě kontinuity územního plánování, právní jistotě i legitimnímu očekávání však dospěl k závěru, že ve sporné oblasti měl stěžovatel při pořizování ZÚR k územnímu plánu města Říčany přihlédnout.“ (bod 58). NSS tedy souhlasil s názorem krajského soudu, že pořizovatel zásad územního rozvoje nemá (obecnou) povinnost řídit se územními či regulačními plány. Měl by k nim toliko přihlédnout.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

398. V tomto ohledu lze na obecně koncipované společné námitky navrhovatelů navázat tím, že samotná skutečnost, že zásady územního rozvoje počítají se záměrem, který vede přes existující zástavbu, neznamená, že takové zásady územního rozvoje jsou nesprávné a v rozporu s principy právní jistoty a legitimního očekávání. Automatický opačný závěr by už vedl k vázanosti a případné nezměnitelnosti poměrů v území. Zásady územního rozvoje tedy mohou obsahovat i záměr vedoucí přes existující zástavbu. (srov. rozsudky NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013-87, bod 59, a ze dne 4. 11. 2014, č. j. 2 As 46/2014-79). Námitky nejsou důvodné.

4.9.2. *Strět s plochami pro bydlení a s lokálními sídly*

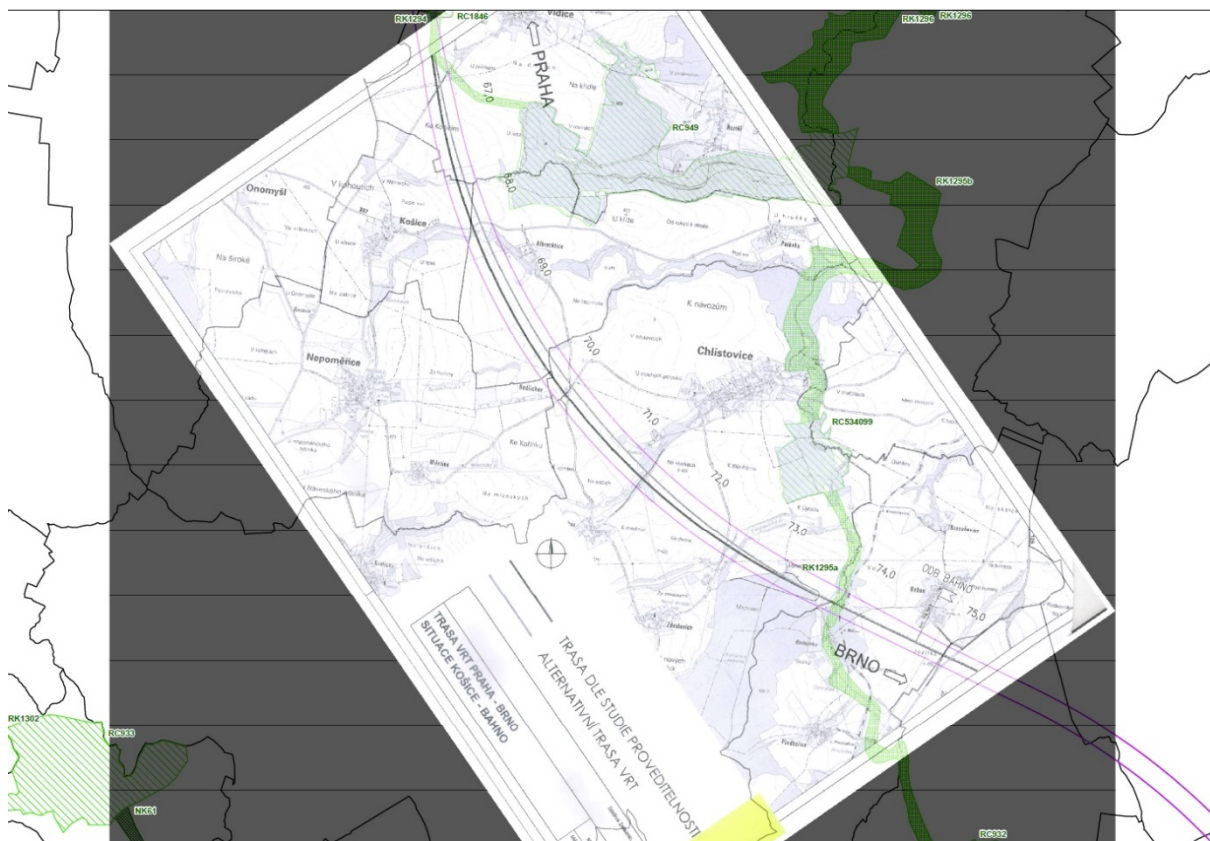
399. V této části vyhodnotil soud jako důvodný pouze návrhový bod navrhovatele g), který namítal nepřezkoumatelné vypořádání jeho námitky týkající se variantního řešení trasy VRT. Navrhovatel g) v námitkách ze dne 17. 5. 2022 požadoval, aby koridor VRT zahrnoval úpravu trasy podle dohody se Správou železnic, kterou k námitkám přiložil. Navrhovatel g) v námitkách poukázal na to, že vzhledem k měřítku mapy AZÚR nemohl prověřit, zda byla do návrhu tato úprava trasování zanesena.

400. Odpůrce námitku vypořádal konstatováním tím, že „[p]ořizovatel má povinnost vycházet z podkladových materiálů, které byly zároveň podkladem pro rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o pořízení 9. AZÚR SK. Pořizovatel 9. AZÚR SK nemůže reagovat na podklady aktualizované, neboť by to vedlo k neustálému vracení pořizovacího procesu do předchozích kroků. Alternativní řešení může být předmětem některé z dalších aktualizací ZÚR SK. (číslo ve spisu 76; str. 56 a 57 rozhodnutí o námitkách). Odpůrce se tedy nijak nevyjádřil k tomu, zda koridor zohledňuje dohodnutou trasu.

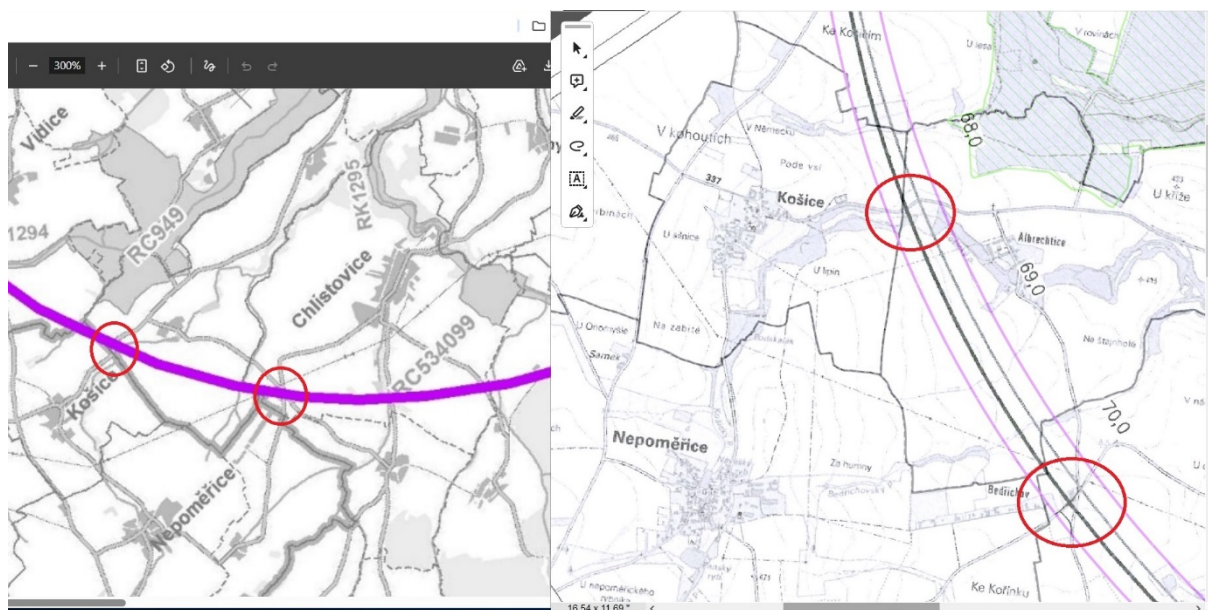
401. Soud vyhodnotil takové vypořádání námitky jako nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť nepřezkoumatelným rozhodnutím o námitce odpůrce navrhovatel g) prakticky znemožnil uplatnit práva (možnost argumentovat ve prospěch jím požadované varianty trati). Pokud by totiž odpůrce navrhovatel g) jednoznačně sdělil, že jím navrhovaná varianta není ve vymezení VRT zahrnuta, mohl by navrhovatel g) předestřit argumenty, kterými by podpořil jím požadované variantní řešení. Avšak za situace, kdy nevěděl, jestli trasa koridoru zahrnuje jím preferovanou variantu, či nikoli, nemohly mu být známy skutkové okolnosti, vůči kterým by se mohl vymezit.

402. Soud přesto vyzval odpůrce, aby sdělil, zda je v mezích koridoru VRT zahrnuta i alternativní trasa ve variantě požadované navrhovatelem g) či nikoli. Zároveň soud odpůrce vyzval, aby v případě kladné odpovědi předložil soudu podklady, na jejichž základě lze ověřit, že byla tato alternativní trasa zohledněna. Soud vyzval odpůrce k předložení podkladů, které použil pořizovatel pro nákres konečné varianty trasy VRT, jak je uvedena v AZÚR, aby ověřil, že trasa VRT obsahuje právě i alternativní trasu podle navrhovatele g).

403. Odpůrce soudu bez podrobnějšího odůvodnění nebo vysvětlení sdělil, že navrhovatelem g) navrhovaná alternativní trasa se nachází v mezích vymezeného koridoru. Soudu předložil následující podklad:



404. Tento podklad – promítnutí alternativní trasy do ZÚR – provedl soud při jednání k důkazu. Z předloženého porovnání je patrné, že se jedná o promítnutí přílohy námitek navrhovatele g), která zobrazuje světlejší šedou linkou jím preferovanou variantu trasy VRT, do platných ZÚR. Světle fialová barva zobrazuje vymezenou šíři koridoru. Z tohoto promítnutí trasy se jeví, že je variantní řešení podle navrhovatele g) obsaženo v AZÚR.
405. Soud nicméně dospěl k názoru, že ze správního spisu a AZÚR není možné ověřit bez jakýchkoli pochybností, zda je, či není varianta trasy VRT požadovaná navrhovatelem g) skutečně v koridoru zahrnuta. V grafické části výroku je totiž koridor vymezen podle názoru soudu užšími hranicemi, než jak se jeví v konsolidovaném znění ZÚR, se kterým porovnával variantní trasu odpůrce. Odpůrce soudu nepřeložil žádný podklad, který by byl součástí správního spisu, nebo který by svědčil o tom, že byla před schválením AZÚR zohledněna i varianta požadovaná navrhovatelem g).
406. Pro názornost soud vkládá i porovnání grafické části AZÚR (výkres I.4 Veřejně prospěšné stavby a opatření) a snímku předloženého odpůrcem (toto porovnání – nákres níže – provedl soud při jednání k důkazu), na kterém je s ohledem na některé prvky na mapě možné poukázat na drobné rozdíly, které jsou ale podstatné pro závěr, zda variantní řešení VRT podle navrhovatele g) je, nebo není v mezích koridoru zahrnuto.

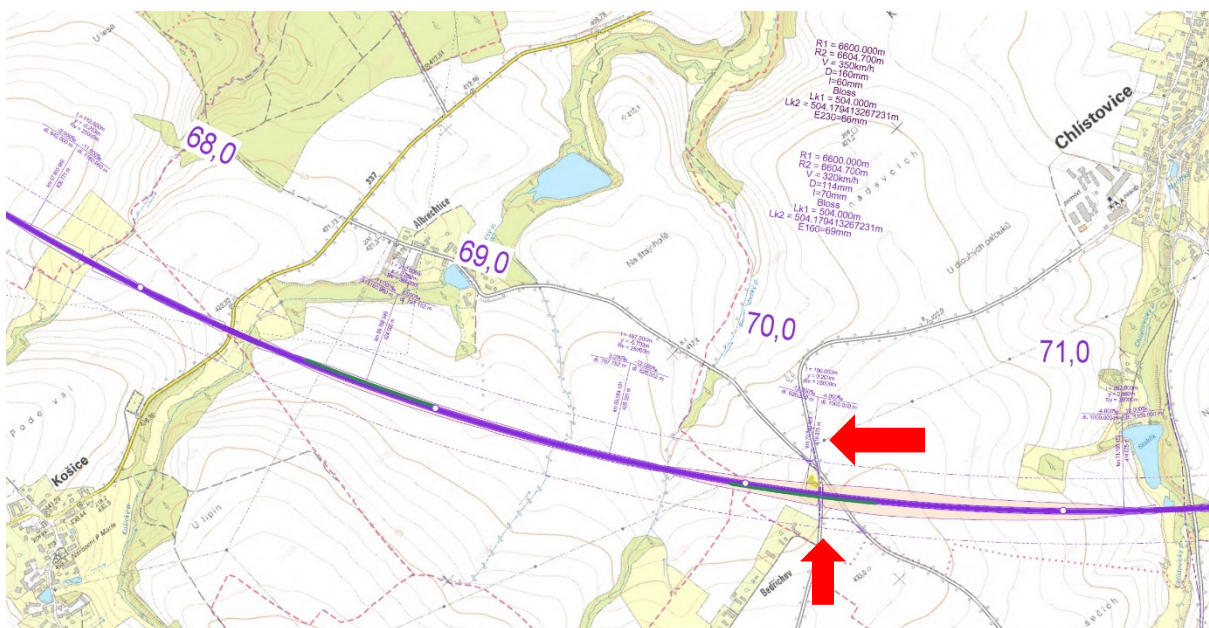


Levá část snímku zachycuje výřez z grafické části výroku AZÚR (výkres I.4 Veřejně prospěšné stavby a opatření) a v pravé části je výřez porovnání, jak ho k výzvě soudu předložil odpůrce. Soud červenými kružnicemi zdůraznil místa, na kterých je možné porovnat šíři koridoru ve vztahu k okolí. Zejména způsob, jakým koridor protíná křižovatku, která je na obou snímcích zachycena více vpravo, je patrné, že ve výroku AZÚR je toto protnutí znázorněno tak, že se dané křižovatky koridor spíše jen *dotýká*, kdežto v konsolidovaném znění je koridor vymezen tak, že tuto křižovatku z nikoli zanedbatelné části prakticky *pohlcuje*. Zároveň je z výkresu, který navrhovatel g) přiložil k námitkám, patrné, že se jím preferovaná varianta také spíše toliko dotýká zvýrazněné *pravé* křižovatky. Může se tak nacházet na samé hranici koridoru, avšak není vyloučeno, že již tuto hranici i překračuje. Soud připomíná, že závazný je *výrok* AZÚR a v grafické části výroku je koridor zobrazen způsobem, který vzbuzuje pochybnosti o tom, že by zahrnoval i variantu preferovanou navrhovatelem g).

407. V grafické části výroku (výkres I.2 Plochy a koridory nadmístního významu) je koridor zakreslen zjevně proporčněji (jsou zdůrazněna i dílčí zúžení nebo rozšíření koridoru), nicméně v dané části je zakreslena (červeným šrafováním) i rušená část územní rezervy pro železniční koridor, která prakticky zakrývá rozhodné části, podle kterých by bylo možné se blíže orientovat ve výkresu (srov. výřez níže).



408. Soud se zároveň seznámil i s podkladem, který je součástí Studie proveditelnosti (tento dokument provedl při jednání k důkazu), nazvaným B.4.1.9 Situace projektových variant II. Etapy; varianta SK-4 + PK-4; úsek Vidice – Chlístovice – Červené Janovice – Damíro, z něhož opět pro názornost vkládá níže výřez zahrnující porovnávanou část:



Z výřezu je patrné, že vymezená širší koridoru v porovnávaném místě (soudem zdůrazněno červenými šipkami) ve Studii proveditelnosti odpovídá spíše tomu, jak je koridor vymezen v grafické části výroku AZÚR (výkres I.4), tedy že jeho hranice se spíše jen *dotýká* zobrazené křižovatky, než že by ji *pohlcovala* tak, jak se to jeví z konsolidovaného znění ZÚR. Odpůrce soudu nepředložil žádný podklad, ze kterého by bylo patrné, že při zpracování AZÚR byla varianta trasy VRT předložená navrhovatelem g) zohledněna, a zároveň má soud za to, že odpůrcem předložený podklad neodpovídá tomu, co je soud schopen zjistit ze správního spisu, resp. z napadeného OOP.

409. Vzhledem k tomu, že soud nemá za prokázané, že byla navrhovatelem g) navrhovaná trasa zahrnuta do mezí koridoru, a není tak vyvráceno, že nedošlo k zásahu do práv navrhovatele g) tím, že by nemohl uplatnit námitky proti nezohlednění jím navrhované

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

varianty, když mu odpůrce jednoznačně neodpověděl na námitku, ve které požadoval sdělit, zda právě jím preferovaná varianta je v mezích koridoru zahrnuta, konstatuje soud, že je rozhodnutí o námitkách navrhovatele g) v této části nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Odpůrce na zcela srozumitelnou námitku, u které bylo možné poskytnout toliko stručnou odpověď, věcně neodpověděl. Soudu se nepodařilo rozhodné skutečnosti, které by námitku navrhovatele g) zodpověděly, zjistit ani ze správního spisu a dodatečná odpověď odpůrce (která by beztak byla opožděná, neboť dostatečné vysvětlení mělo být obsaženo již v odůvodnění napadeného OOP) nemá podle názoru soudu jednoznačný podklad ve správním spise, ani listina, kterou odpůrce soudu k výzvě předložil, není součástí správního spisu. Proto soud musel napadené OOP zrušit v části vymezení koridoru VRT, ve které prochází katastrálním územím navrhovatele g), neboť v této části z důvodu nepřezkoumatelného vypořádání námitky navrhovatele g) došlo k zásahu do práv navrhovatele g). (Pro úplnost soud uvádí, že ke zrušení této části přistoupil již v souvislosti s návrhovým bodem týkajícím se nedostatečného vyhodnocení nádrže Vrchlice.)

410. V tuto chvíli je pak předčasné zabývat se vypořádáním dalšího návrhového bodu navrhovatele g), který namítal střet koridoru se hřbitovem z důvodu nevypořádání dohodnuté trasy VRT se Správou železnic (srov. bod 1590 návrhu), neboť ze správního spisu není patrné, zda skutečně nebyla dohodnutá varianta trasy VRT zohledněna a zda je možné v budoucnu vést koridor mimo hřbitov. Odpůrce musí nejprve přezkoumatelným způsobem zodpovědět, zda je v mezích koridoru VRT i variantní řešení požadované navrhovatelem g). Až tehdy, bylo-li by prokázáno, že nikoli, bylo by relevantní se zabývat případným střetem koridoru se hřbitovem na území navrhovatele g).
411. Soud závěrem upozorňuje, že odpůrce nebyl povinen vymezit koridor podle požadavku navrhovatele g), ale byl povinen přezkoumatelným způsobem vypořádat jeho námitku, aby případně navrhovatel g) mohl uplatnit věcnou argumentaci proti případnému nezohlednění jím preferované varianty.
412. Zbývající námitky, které uplatnili navrhovatelé ve vztahu ke střetu s plochami pro bydlení, soud jako důvodné nevyhodnotil.
413. Navrhovatelé d) a e) namítali, že koridor VRT je na jejich územích vymezen v přímém střetu s funkčními plochami pro bydlení dle územního plánu. Tím jsou podle nich narušena rozvojová území pro funkce bydlení. Je podstatně znehodnocena nová zástavba a jsou ohroženy její užitné funkce. Náklady spojené se zasíťováním rozvojových ploch vlivem vymezení koridoru VRT přicházejí vniveč. V územních plánech nebylo počítáno s územní rezervou pro koridor VRT.
414. Odpůrce námitky navrhovatelů zamítl s odůvodněním, které opakoval k většině uplatněných námitek, tedy že měřítko ZÚR jej nutí odsunout řešení namítaných problémů do navazujících plánovacích a povolovacích procesů, a že konkrétní technické řešení VRT a kompenzační opatření nejsou předmětem AZÚR. (srov. vypořádání námitky č. 51 na str. 80–81 rozhodnutí o námitkách). Z obsahu AZÚR také vyplývá, že odpůrce nepostupoval podle požadavku rozsudku NSS ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013-87, a nepřihlédl k obsahu územních plánů navrhovatelů d) a e), přestože na ně v námitkách upozorňovali. Soud v tom však neshledal vadu, která by měla být důvodem pro zrušení napadeného OOP. Odpůrce totiž vysvětlil, z jakých důvodů se odchýlil od původní územní rezervy, která byla pro koridor VRT vymezena, a vymezil koridor i na úrovni katastrálních území navrhovatelů

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

d) a e). Konstatoval, že „[d]opad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati, které se odlišuje od územní rezervy vymezení v aktuálně platných ZÚR SK, jelikož nové řešení odvádí trať dále od zastavěných částí obcí a snižuje její dopad na obyvatelstvo a samotná sídla, což je případ zejména v okolí Červených Janovic, kde vedení koridoru omezuje negativní dopady na obyvatelstvo a sídlo.“ (str. 3 odůvodnění AZÚR). Doplnil, že „koridor vymezený jako územní rezerva byl aktuální před více jak 20 lety. Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území). Jedná se zejména o oblast v okolí Červených Janovic, kde trasa vymezená v původní územní rezervě ovlivňuje více obyvatel než trasa navržená ve Studii proveditelnosti. (...) Nejvýznamnější odklon navrženého koridoru železnice od původní území rezervy je možno identifikovat v okolí Červených Janovic, kde je koridor veden východněji táhlým obloukem z důvodu vymístění tratě dál od Červených Janovic a omezení potenciálního křížení s navrhovaným koridorem silničního obchvatu této obce. Dále až k hranicím kraje koridor železnice pokračuje ve ploše původní územní rezervy.“ (str. 25 odůvodnění AZÚR).

415. Z odůvodnění AZÚR je tedy patrné, že odchýlení trasy bylo vedeno snahou o snížení dopadu na obyvatelstvo a sídla obcí (zejména Červených Janovic) a o omezení potenciálního křížení s navrhovaným koridorem silničního obchvatu obce Červené Janovice. Navrhovatelé d) a e) (ani jiní) s těmito důvody nepolemizovali a netvrdili, proč je zásah do jejich území závažnější, než zásah, který by přinesla trasa koridoru podle územní rezervy. Navrhovatel e) zároveň argumentoval, že napadené OOP nevyhodnotilo vliv na menší sídla (zejm. Lomeček a Habřina) zohlednilo toliko obec Korotice či Lomec. Soud poukazuje na to, že VVURÚ je zpracováno se zohledněním vlivů pro *katastrální území* obcí. Z mapy katastru nemovitostí zobrazující jednotlivá katastrální území (kterou soud provedl k důkazu) je patrné, že sídlo Lomeček patří do katastrálního území Lomec u Úmonína (774251) a Habřina patří do katastrálního území Březová u Úmonína (774227). Ve VVURÚ jsou zohledněna právě tato katastrální území, čímž lze mít za to, že odpůrce posoudil (zohlednil) vliv i na menší sídla, která jsou součástí těchto katastrálních území (srov. např. str. 80 nebo 81 VVURÚ). U části Bedřichov, na které poukazoval navrhovatel b), trasa koridoru D216 kopíruje trasu územní rezervy a námitka tak není přílehlavá.

416. Soud dospěl k závěru, že v této části AZÚR ob stojí. Pořizovatel zásad územního rozvoje nebo jejich aktualizace nemá povinnost respektovat územní či regulační plány. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1971/2010 Sb. NSS, ve vztahu k územnímu plánu připustil, že při dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může dojít k omezení vlastníka či jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; současně ovšem vyslovil, že při dodržení těchto zásad není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení tuto spravedlivou míru přesáhlo. Platí-li tento závěr u územního plánu, tím spíše se uplatní u obecnějších zásad územního rozvoje. Současně nelze zapomínat na to, že AZÚR zakotvila požadavek na vytvoření územních podmínek pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridorů, což se vztahuje i na menší sídla a lokální zastavěné plochy. ZÚR současně požadují minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření [článek 190 písm. a) ZÚR].

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

417. Na výše uvedeném závěru nic nemění ani tvrzení navrhovatele d), že je pro něj trasa koridoru D216 překvapivá, neboť jeho územím neprocházela územní rezerva. Soud k tomu už jen doplňuje, že je-li v územně plánovací dokumentaci vymezena územní rezerva, neznamená to, že by nebylo možné se od jejího trasování odchýlit. Právní úprava ani judikatura to pořizovateli územně plánovací dokumentace nezakazuje.

4.9.3. Střet s plynovody, elektrickým vedením a jinou infrastrukturou

418. Navrhovatelé a), c), d) e) a g) namítali nedostatečně vyhodnocený střet VRT s plynovody (VVTL, VTL) a elektrickým vedením (VVN, VN). Tvrdili, že by VVURÚ vychází z toho, že střety VRT s plynovody a elektrickým vedením nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury, závěr o neovlivnění není blíže odůvodněn. Pokazovali na možné následky havárie plynovodu dne 27. 8. 1996 u obce Damírov a dne 19. 3. 2024 u obce Paběnice. Měli za to, že měl být střet řešen v nadmístních souvislostech. Navrhovatel e) tvrdil, že AZÚR se nezabývá střetem VRT s ochranným pásmem stanice katodové ochrany a s radioreléovým paprskem na jeho území. Navrhovatelé c) a f) poukazovali na střet s koridorem pro vodovod, resp. s vodovodním řadem na jejich území.
419. Nelze přitakat navrhovatelům, že neovlivnění plynovodů a elektrického vedení není zdůvodněno. Podle VVURÚ *„koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury. 9A ZÚR SK nebude mít vliv na zlepšení nebo zhoršení stavu technické infrastruktury. V případě realizace záměru dojde k vyřešení střetu přeložením stávajících vedení nebo jiným způsobem“* (str. 172). VVURÚ tedy vysvětlilo, že k vyřešení střetu dojde přeložením stávajících vedení nebo jiným způsobem.
420. Pokud navrhovatelé poukazovali na stanovisko MPO ze dne 16. 5. 2022, soud již výše uvedl, že se s ním odpůrce ve *Vyhodnocení stanovisek* (číslo ve spisu 56) vypořádal dodatečným způsobem. Odpůrce uvedl, že ZÚR upřesňují na území Středočeského kraje vymezení koridorů a ploch mezinárodního a republikového významu určených k umístění vysokotlakých plynovodů přepravní soustavy, k umístění ropovodů a produktovodů (pro oblast plynárenství) a k umístění vedení a zařízení přenosové soustavy (pro oblast energetiky). Pro tyto plochy a koridory současně stanovují obecné společné požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezených plochách a úkoly pro územní plánování. Mezi úkoly pro územní plánování spadá řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory technické a dopravní infrastruktury vymezenými v ZÚR a s ostatními požadavky na využití území (srov. články 156, 161a a 164a ZÚR).
421. Ačkoli se odpůrce výslovně nezabýval střetem s ochranným pásmem stanice katodové ochrany a radioreléovým paprskem, lze na ně vztáhnout odůvodnění ke zbylé technické infrastruktuře (elektrické vedení, plynovody a vodovody). V rozhodnutí o námitkách odpůrce uvedl, že *„[k]onkrétní technické řešení a způsob provedení výsledného záměru včetně kompenzačních opatření není předmětem 9. AZÚR SK. Uvedené záležitosti budou předmětem procesu přípravy návrhu projektu, jenž bude v příslušné podrobnosti záměr uvnitř vymezeného koridoru zpřesňovat. Tato skutečnost vychází z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, který říká, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Řešení tématu podatele v odpovídající podrobnosti procesu pořizování*

9. *AZÚR SK nepřísluší.*“ (viz vypořádání námítky č. 35 a 36 na str. 73–74, a vypořádání námítky č. 45 na str. 78). Soud souhlasí s odpůrcem, že konkrétní opatření řešící střety koridorů VRT s technickou infrastrukturou nespádají do působnosti zásad územního rozvoje. Trasy koridorů nekopírují v celé své délce trasy další technické infrastruktury, pouze je v určitých oblastech kříží. Vhodné řešení těchto dílčích (lokálních) střetů je třeba přenechat do navazujících procesů, neboť je třeba vyhodnotit až střet stavby VRT v konkrétním místě s konkrétní stavbou technické infrastruktury, jejím ochranným pásmem či koridorem pro její vybudování.

422. Ohledně zohlednění havárie plynovodu (zejména té v obci Paběnice) má soud za to, že nejde o skutečnost relevantní pro plánování v AZÚR. Pokud došlo k havárii kvůli protiprávnímu jednání některých aktérů, nemá to vliv na to, jak má být vymezena VRT. Zároveň není zřejmé, že by měla havárie plynovodu trvalý dopad na území, který by měl být právě v AZÚR zohledněn – například vymezení území, které je nenávratně poškozeno a je nevhodné pro umístění jakékoli liniové stavby. Nic takového navrhovatelé ani netvrdí a z povahy havárie plynovodu se to soudu nejeví ani jako pravděpodobné.
423. Výše uvedené platí i pro střet koridorů VRT s účelovými a místními komunikacemi (a to i těmi zvažovanými). AZÚR stanovuje, že bude třeba vyřešit křížení dopravní infrastruktury, přičemž pamatuje na možnost realizace přemostění. Pokud odpůrce v rozhodnutí o námitkách poukázal na to, že vypořádání konkrétního střetu s komunikací náleží až navazujícím procesům (vypořádání námítky č. 46 na str. 78 rozhodnutí o námitkách), je tento jeho závěr správný. Návrhové body nejsou důvodné.

5. Koridory VRT existují z hlediska testu proporcionality

424. Navrhovatelé namítali, že koridory VRT nejsou proporcionální a že omezují jejich vlastnická práva. Přestože v návrhu poukazovali na požadavky plynoucí z judikatury na přípustnost zásahu do práva na samosprávu a do vlastnických práv, jsou jejich tvrzení v souvislosti s namítanou neproporcionalitou vesměs obecná a vágní. Navrhovatelé toliko vysvětlují, v čem test proporcionality spočívá, avšak zásadně neuvedli žádnou individualizovanou argumentaci, ve které by tvrzený neproporcionální zásah do jejich práv popsali.
425. Podle navrhovatelů realizace VRT předpokládá masivní zásahy do práv a oprávněných zájmů velkého množství subjektů. Přesto nebylo testem proporcionality ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný, realizovatelný a proporcionální. Vymezení VRT nepřiměřeně zasáhne do rozvoje jejich území jako součásti práva na samosprávu, což bylo bagatelizováno a nedostatečně vyhodnoceno. Negativní důsledky VRT nejsou na území navrhovatelů vyváženy žádnými adekvátními přínosy. Ochrana území navrhovatelů před neproporcionální regulací měla být řešena na úrovni ZÚR. Vymezení koridoru VRT může mít citelný dopad na nemovitosti a život občanů, neboť výstavba a provoz VRT má řadu negativních vlivů na okolí, což by vedlo k jejich znehodnocení z hlediska urbanistických hodnot i z hlediska zdravých životních podmínek, pohody bydlení a příznivého životního prostředí. Vymezení takto rozsáhlé stavby na úrovni územního plánování způsobuje paniku na trhu s nemovitostmi. To má za následek rapidní pokles poptávky po nemovitostech v oblasti. Není společensky akceptovatelné, spravedlivé a proporcionální, aby negativní důsledky vybudování VRT byly přenášeny pouze na občany několika obcí či majitele zdejších nemovitostí. Vymezení VRT je zbytečné, neboť není přínosné a proveditelné.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Záměr VRT je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky.

426. Navrhovatelé též tvrdili, že AZÚR vychází především z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro kraj se omezují pouze na povrchní nekonkrétní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec. VRT tak nepředstavuje žádný pozitivní přínos pro navrhovatele ani pro kraj, který by jakkoli převažoval nad jeho výraznými negativy.
427. Navrhovatelé ovšem nepopsali konkrétní dotčení jejich práv. Nemohou se dovolávat ochrany zájmu „*obrovského množství subjektů*“, ale musí odpůrci v námitce popsat konkrétní skutečnosti, které by měly být zohledněny/posouzeny. Tímto přístupem navrhovatelé prakticky omezili i rozsah soudního přezkumu. Jelikož navrhovatelé nepředestřeli odpůrci konkrétní skutečnosti, kterými by se musel vypořádat, nemůže tento postup nahradit soud v soudním přezkumu. Ovšem i pro uplatněné návrhové body platí, že v nich navrhovatelé nepředestřeli konkrétní argumentaci týkající (ne)proporcionálního zásahu do jejich práv. Soud se přitom s navrhovateli neztotožňuje ani v jejich názoru o tom, co představuje proporcionální řešení VRT. Obsah návrhu vychází z chybné premisy, že u všech záměrů musí převažovat přínosy místní a nadmístní (obecní a krajské) nad přínosy národními a nadnárodními, ovšem v procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů, které mohou být i (nad)národního významu, před jinými při zachování zákonem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Úlohou soudu v tomto typu řízení je bránit jednotlivce před excesy v územním plánování a před nedodržením zákonných mantinelů. Jeho úkolem není určovat, jak má být určité území využito, a aktivně tak dotvářet územní plánování, ale pouze korigovat extrémy. Při hodnocení zákonnosti zásad územního rozvoje i jejich aktualizace se soud řídí zásadami proporcionality a zdrženlivosti (srov. rozsudky NSS č. j. 6 Ao 6/2010-103, a č. j. 2 As 81/2016-157).
428. Odpůrce v dokumentaci AZÚR vyjmenoval přínosy VRT. Vycházel z toho, že AZÚR navazuje na 4. aktualizaci PÚR, která vymezila koridor pro VRT Praha – Brno z důvodu potřeby propojení největších evropských měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou (viz bod 6 předmluvy rozhodnutí o námitkách). Koridory D216 a D217 vytváří podmínky pro realizaci systému *Rychlých spojení*, který schválila vláda ČR usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017. Realizací systému má dojít ke zkvalitnění a zrychlení železniční dopravy mezi jednotlivými částmi ČR. Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí se navíc vytvářejí podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů (str. 4 5-odůvodnění AZÚR). Navržené koridory vytvářejí předpoklady pro posílení role železniční dopravy v dopravním mixu ČR, čímž jsou přeneseně vytvářeny podmínky pro omezení automobilové dopravy a omezení dalších možných nežádoucích negativních externalit spojených s automobilovou dopravou prostřednictvím zrychlení vlakového spojení a jeho vyšší konkurenceschopnosti v porovnání s automobilovou dopravou na meziměstských spojeních (str. 6 odůvodnění AZÚR). Vytvořením podmínek pro realizaci VRT v území jsou současně posilovány předpoklady pro přeshraniční dopravu, jelikož síť VRT je v ČR navržena jako součást transevropské dopravní sítě TEN-T, která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost (str. 7 odůvodnění AZÚR).

429. Koridory jsou vymezeny též kvůli zajištění podmínek pro rozvoj vysokorychlostních tratí, na které jsou umožněny vyšší rychlosti než na tradiční železniční trati. Tím by mělo dojít k zajištění dopravní dostupnosti a propojenosti hospodářských center ČR i regionů EU a k přiblížení regionů k hlavním centrům osídlení, čímž by se měl podpořit rozvoj regionů díky lepší distribuci ekonomických příležitostí. Pozitivní dopady by měla mít VRT na klima a ovzduší. Měla by zajistit zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a převedení dopravní zátěže z méně environmentálně šetrných způsobů dopravy (srov. str. 30 VVURÚ). Realizace vysokorychlostní trati by měla vytvořit podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což by se potenciálně mělo projevit snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. (str. 146 VVURÚ). Přímý pozitivní vliv by se měl projevit v ekonomické výkonnosti okresů, v úrovni podmínek pro hospodářství, v počtu pracovních příležitostí a v zaměstnanosti v sektorech hospodářství (str. 174 VVURÚ).
430. Soud má za to, že AZÚR sleduje legitimní cíle spočívající v přípravě podmínek pro posílení přeshraniční železniční dopravy, pro zkvalitnění a zrychlení železniční dopravy mezi jednotlivými částmi ČR a pro převedení dopravní zátěže z méně environmentálně šetrných způsobů dopravy. Sleduje tedy nejen národní a nadnárodní cíle, ale i cíle místního a nadmístního významu.
431. Ačkoli jsou koridory ve střetu s některými lokálními prvky (území a majetek obce, složky životního prostředí apod.), existují opatření, která umožňují výsledné dopady minimalizovat nebo vyloučit. Nejde o bagatelizaci lokálních dopadů nebo nerealizovatelnost záměru, jak tvrdili navrhovatelé. Odpůrce si je vědom toho, že některé lokální dopady nebude možné kompenzovat (např. některé zábery ZPF). Přesto dospěl k závěru, že převládá národní až nadnárodní zájem na vymezení koridorů VRT. Nelze se proto ztotožnit s názorem navrhovatelů, že odpůrce neprovedl test proporcionality. Obecnější podoba testu proporcionality přitom odpovídá obecnosti zásad územního rozvoje a jejich aktualizace (srov. rozsudek NSS č. j. 10 As 92/2022-86, bod 86). Navrhovatelé zároveň nevznegli podrobnější (konkrétní) argumenty, které by měly být vypořádány.
432. AZÚR dostala svému účelu. Koncepčně prověřila, že VRT má šanci být v budoucnu realizována. Soud přitom neshledal, že by aktualizace byla nezákonná či nepřiměřená. Územní plánování nemůže být činností zcela nahodilou, nepředvídatelnou a svévolnou (srov. např. rozsudek NSS ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 AOs 2/2012-53). Soud není povolán hodnotit, jaký způsob regulace by byl nejlepší. Soudy mají v rámci testu proporcionality postihovat pouze extrémní případy nezákonnosti (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 1. 2022, č. j. 5 As 394/2020-51, bod 29), o což v tomto případě nejde. Vydání zásad územního rozvoje a jejich aktualizace je rozhodnutím zastupitelstva kraje, které spadá do samostatné působnosti a je nedílnou součástí ústavně garantovaného práva na samosprávu, do něhož správní soudy mohou zasahovat pouze minimálně (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 AOs 1/2006-74).
433. K tvrzení navrhovatelů, že VRT je v rozporu s veřejným zájem na hospodárnosti a efektivitě nakládání s veřejnými prostředky, soud připomíná, že předmětem územně plánovací

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

činnosti nejsou ekonomické náklady ani ekonomické dopady pořizované územně plánovací dokumentace. Hodnocení ekonomických nákladů stavby totiž nespadá mezi úkoly územního plánování (srov. § 19 stavebního zákona; shodně též rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 98).

434. Ekonomický aspekt realizace VRT Praha – Brno byl hodnocen ve Studii proveditelnosti. Studie porovnávala více variant trasování. Vycházela z toho, že vzhledem k zaměření projektu na dopravní infrastrukturu, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty, je očekávatelné, že všechny navržené varianty jsou pod hranicí ekonomické efektivnosti. *„Projekt je navíc ve většině úseků novostavbou, která z podstaty nemůže přinést úsporu provozních nákladů a kompenzovat tak vynaložené investiční náklady. Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) naopak vykazují ekonomickou efektivitu všechny projektové varianty. Výsledky jsou navíc dostatečně vysoko nad hranicí efektivity. Hlavním zdrojem pozitivních ekonomických výsledků všech projektových variant je dostatečné množství pozitivních přínosů, které vyvažují v celkovém dlouhodobém srovnání poměrně vysoké investiční náklady. Jde především o úsporu času, vnějších nákladů a přínos z rozvoje regionu. Nejpodstatnějším přínosem projektu je úspora času v osobní dopravě (především díky úspoře v rámci dálkové železniční dopravy a převedené dopravě z IAD – cca 30 % všech přínosů v závislosti na konkrétní variantě), úspora vnějších nákladů především díky změnám v nákladní dopravě vyvolaným uvolněním kapacity na konvenční síti díky převedení značných objemů osobní dálkové dopravy na vysokorychlostní trať (cca 17 % přínosů) a ostatní přínosy z rozvoje regionu (cca 13 %). Další významný přínos tvoří zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, která je díky poměrně dlouhé životnosti investice a velkým celospolečenským přínosům značná, tvoří přibližně 34 % ze všech přínosů (ale je díky způsobu výpočtu přímo závislá na výši vyjmenovaných přínosů). Obecně lze konstatovat, že velikost přínosů napříč variantami je podobná a vyplývá ze základního předpokladu významného zlepšení jízdních dob na relaci Praha – Brno. Odlišnosti mezi variantami jsou spíše dílčího typu a nemají v celkovém hodnocení významnější vliv. Konkrétní trasování rovněž na velikost přínosů nemá významný dopad i přesto, že varianty typu PK4 dosahují mírně lepších výsledků. Projeví se ovšem na straně nákladů, a proto nejhůře ekonomicky vychází varianty s nejvyššími náklady. Z toho lze tedy (z pohledu ekonomických ukazatelů) vyvodit obecný závěr, že méně perspektivní jsou zhodnocených varianty typu SK4, které mají vyšší investiční náročnost (ale díky tomu na druhou stranu lépe naplňují globální a dílčí cíle projektu). (str. 48–49 dokumentu A.1 Souhrnná část a vyhodnocení; k bližšímu ekonomickému hodnocení srov. dokument A.2.5 Ekonomické hodnocení). Vůči tomuto hodnocení se navrhovatelé nikterak konkrétně nevymezili.*

435. K argumentačnímu okruhu navrhovatelů, že VRT nepřipustně omezí vlastnická práva, soud uvádí, že AZÚR představují v množině opatření obecné povahy vydávaných podle stavebního zákona, akt relativně abstraktního charakteru. Míra možného dotčení práv je proto obecně nižší než v případě např. územního či regulačního plánu. (srov. např. rozsudky NSS ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, bod 158, a ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133). Nyní jsou vymezovány pouze koridory, v jejichž rámci bude zpřesňováno trasování a „hledána“ konkrétní podoba stavby VRT. Aktuálně proto nelze předjímat, zda dojde k namítanému poklesu hodnoty nemovitostí a zda a komu případně bude zasaženo do jeho vlastnického práva (obdobně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 5/2024-171, bod 182).

436. Odpůrce obdobné námitky navrhovatelů vypořádal tak, že zásadami územního rozvoje Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

nedochází k přímě regulaci konkrétních pozemků, respektive nemovitostí, a v tomto směru jsou námitky ke konkrétním nemovitostem mimo zákonnou podrobnost ZÚR. (viz vypořádání námítky č. 19 na str. 65 rozhodnutí o námitkách). Zpochybňovali-li navrhovatelé vypořádání námítek, tak obsah návrhu působí dojmem, že navrhovatelé považovali za řádné vypořádání podstaty námítek upuštění od vymezení koridorů. Tak tomu ovšem není a být ani nemůže. Jedním z účelů 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 jednotlivými zájmy. Výsledkem těchto střetů nutně nemusí být stav, kdy ZÚR či jejich aktualizace bezesbytku uspokojí představy každého. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, ve vztahu k územnímu plánu připustil, že při dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může dojít k omezení vlastníka či jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; současně ovšem vyslovil, že při dodržení těchto zásad není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení tuto spravedlivou míru přesáhlo. Tyto závěry lze vztáhnout i pro zásady územního rozvoje a jejich aktualizaci, neboť jsou svým charakterem a účelem obdobné.

437. Soud zdůrazňuje, že v rámci Studie proveditelnosti bylo posuzováno 10 variant řešení. V I. etapě byla zkoumána hlediska provozního konceptu a umístění do území. Byla zpracována přepravní prognóza a ekonomické hodnocení záměru. Byly prověřovány trasy v severním koridoru okolím Poříčan (varianty *SK-1A*, *SK-1B*, *SK-2* a *SK-3* ve většině odpovídající územní rezervě), tak v jižním koridoru okolo Benešova (varianty *JK-1*, *JK-2* a *JK-3*) [viz str. 33 dokumentu *A.1 Souhrnná část a vyhodnocení*; srov. též dokument *A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 ((Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019* nebo výkres *B.1.1 Přehledné situace projektových variant I. etapy*]]. V I. etapě došlo rovněž k posouzení vlivů na životní prostředí, přičemž soud mezi výslednými dopady těchto variant neshledal extrémní rozdíly [srov. především str. 74 *Oznámení koncepce dle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb.* a str. 120 dokumentu *A.5 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 5 (Posouzení vlivů na složky životního prostředí) Páté dílčí plnění 09/2019*].
438. Na základě výsledků I. etapy byl ve II. etapě proveden užší výběr variant, které byly vyhodnoceny z těchto hledisek: „*hledisko přepravní prognózy; hledisko cílů projektu – POTŘEBNOST; hledisko dopadů na životní prostředí – PRŮCHODNOST; hledisko ekonomické efektivity – PROVEDITELNOST*“ (viz str. 43 a násl. dokumentu *A.1- Souhrnná část a vyhodnocení*). Rovněž i ty byly podrobeny posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí (blíže srov. zejména str. 102–108 dokumentu *A.2.6.1 Posouzení vlivů na složky životního prostředí*). Varianta odsouhlasená Centrální komisí Ministerstva dopravy byla navíc ještě prověřena v rámci pořízení AZÚR. Tato varianta částečně kopíruje trasu územní rezervy, která byla vymezena před více než 20 lety v ZÚR (str. 4 odůvodnění AZÚR), a je v ní zpřesněna (jedná se zpravidla o užší koridor). Pokud dochází k odchýlení od územní rezervy, odpůrce předložil racionální argumenty (srov. např. str. 3 a 25 odůvodnění AZÚR). Tyto aspekty navrhovatelé patřičně nezohledňují.
439. Zároveň je třeba zohlednit snahu o minimalizaci zásahu do životního prostředí, kterou je AZÚR vedena. Vedení koridoru D216 ve Středočeském kraji jinudy by mohlo např. zasáhnout větší lesní komplexy (srov. str. 93 VVURÚ), křížit více Evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (soustava Natura 2000) (srov. lokality dotčené variantami *JK-2* a *JK-3*

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

na str. 56–58 *Oznámení koncepce dle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb.*) nebo křížit větší množství ochranných pásem vodních zdrojů (srov. křížení variant JK–2 a JK–3 na str. 47–48 *Oznámení koncepce dle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb.*).

440. Soud připomíná, že nelze zohledňovat pouze vlastnická práva navrhovatelů, ale rovněž vlastnická práva dalších obcí, krajů a jejich obyvatel. Z dokumentace AZÚR přitom vyplývá, že zátěž je rozložena mezi více obcí v kraji, nikoli jen mezi navrhovatele. Lze proto shrnout, že odpůrce nepostupoval svévolně nebo excesivním způsobem. Napadené OOP ob stojí i z hlediska testu proporcionality.
441. Otázka případné kompenzace za omezení vlastnického práva není předmětem průběhu pořizování zásad územního rozvoje nebo jejich aktualizace. Lze-li dovodit přímé omezení tohoto práva již na úrovni zásad územního rozvoje a přesáhne-li omezení spravedlivou míru, je to nutno řešit mimo rámec tohoto procesu za přímé aplikace čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod (srov. rozsudek NSS ze dne 23. 11. 2021, č. j. 6 As 405/2020-107, bod 70).

VII. Závěr a náklady řízení

442. Jelikož soud neshledal ve vztahu k navrhovateli a) žádný z návrhových bodů důvodným, jeho návrh na zrušení opatření obecné povahy v plném rozsahu zamítl (§ 101d odst. 2 věta druhá s. ř. s.). (výrok I)
443. Soud shledal návrh na zrušení napadeného OOP důvodný ve vztahu k navrhovatelům, b) – g) pouze v části, ve které mířil proti nedostatečnému vyhodnocení vlivu VRT na povodí nádrže Vrchlice a dále ve vztahu k navrhovateli g) ještě v části, ve které se odpůrce zabýval námitkou navrhovatele g), který požadoval sdělit, zda návrh OOP zahrnuje i jím preferovanou variantu koridoru VRT, a proto pouze v tomto rozsahu napadené OOP zrušil podle § 101 d odst. 2 věta první s. ř. s dnem právní moci tohoto rozsudku. (výrok II)
444. Ve vztahu ke zbývajícím částem napadeného územního plánu shledal soud všechny uplatněné návrhové body nedůvodnými a ani z obsahu správního spisu nevyšla najevo vada procesu pořizování AZÚR, k níž by byl povinen přihlédnout i bez námítky. Pro úplnost soud uvádí, že se navrhovatelé domáhali také toho, aby soud uložil odpůrci bezodkladně upravit vyhotovení úplného znění ZÚR podle tohoto rozsudku. Soud pouze ve stručnosti konstatuje, že i kdyby mohl odpůrci uložít bezodkladně upravit úplné znění ZÚR (k čemuž ovšem nemá ani pravomoc srov. § 101a a násl. s. ř. s.), tak by se to nijak nedotklo veřejných subjektivních práv navrhovatelů, neboť závazné je toliko opatření obecné povahy, nikoli jeho úplné znění, které má pouze informativní charakter (srov. např. odst. 26 rozsudku NSS ze dne 26. 2. 2025, č. j. 7 As 39/2024-49. Ve zbývajícím rozsahu proto soud návrh na zrušení napadeného OOP zamítl (§ 101d odst. 2 věta druhá s. ř. s.). (výrok III)
445. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatel a) nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl žádný úspěch. Navrhovatelé b) – g) byli úspěšní částečně. Z kvantitativního hlediska byli úspěšní z výrazně menší části, neboť zrušení se týká relativně malého území AZÚR. Z kvantitativního hlediska lze zhodnotit jejich úspěch jako větší, neboť téměř všichni navrhovatelé dosáhli zrušení AZÚR pro jejich katastrální území. Soud má za to, že nelze zohledňovat pouze jeden náhled na úspěch, ale je třeba vyvážit kvalitativní i kvantitativní hledisko úspěchu, čímž dospěl soud k závěru, že je úspěch a neúspěch navrhovatelů b) – g) srovnatelný, proto nemají nárok na náhradu nákladů

řízení. Odpůrce je vyšším územně samosprávným celkem, proto v jeho případě nelze uvažovat o tom, že by obhajoba jeho vlastní aktualizace ZÚR přesahovala rámec jeho běžné činnosti, kterou by nemohl zvládnout bez zastoupení advokátem (obdobně srov. rozsudek zdejšího soudu ze dne 31. 10. 2024, č. j. 51 A 42/2024-63), úvahy o míře úspěchu a neúspěchu jsou tak nadbytečné. Proto soud odpůrci nepřiznal náhradu nákladů řízení a rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. (výrok IV)

VIII. Správa železnic uplatnila práva osoby zúčastněné na řízení opožděně

446. Soud výzvou ze dne 12. 9. 2025, č. j. 37 A 74/2025-209, vyzval osoby zúčastněné na řízení, aby se v případě, že v řízení hodlají uplatňovat práva osob zúčastněných na řízení, oznámily soudu takovou skutečnost ve lhůtě dvaceti dnů ode dne vyvěšení výzvy na úřední desce soudu. Součástí výzvy bylo poučení, že pokud tak neučiní ve stanovené lhůtě, nebudou se moci později práv osoby zúčastněné na řízení domáhat.
447. Podáním ze dne 6. 1. 2026 doručeného soudu prostřednictvím datové schránky téhož dne oznámila Správa železnic, státní podnik, IČO 70994234, sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 (dále jen „Správa železnic“), že hodlá uplatňovat práva osoby zúčastněné na řízení.
448. Podle § 101b odst. 5 se ustanovení § 34, s výjimkou odst. 2 věty první a odst. 4, a § 76 použijí přiměřeně.
449. Podle § 34 odst. 4 s. ř. s. soud usnesením vysloví, že ten, kdo se domáhá postavení osoby zúčastněné na řízení, a podmínky pro to nesplňuje, není osobou zúčastněnou na řízení.
450. Komentářová literatura (KÜHN, Z., KOCOUREK, T. a kol. *Soudní řád správní: Komentář*. [Dostupné z: www.aspi.cz]) uvádí: „Soud vydá rozhodnutí o tom, že osobě nenáleží postavení osoby zúčastněné na řízení i tehdy, jestliže daná osoby sice splňuje materiální podmínky zakládající procesní postavení osoby zúčastněné na řízení, ovšem oznámení o tom, že bude v řízení vykonávat práva související s tímto postavením, učinila až po marném uplynutí lhůty stanovené soudem za tím účelem. Takto se nepostupuje v řízení o zrušení opatření obecné povahy a řízení o zrušení služebního předpisu (§ 101b odst. 4 a § 101e odst. 3 s. ř. s.). V těchto řízeních by měl soud vyrozumět osoby, které uplatňují práva osoby zúčastněné na řízení, přípisem, že jim toto postavení nepřísluší, a sdělit důvody, z nichž tento závěr plyne.“
451. Soud v soudním spise ověřil, že výzva ze dne 12. 9. 2025 k uplatnění práv osoby zúčastněné na řízení byla na úřední desce soudu vyvěšena od 12. 9. 2025 do 12. 10. 2025. Poslední den lhůty pro uplatnění práv osoby zúčastněné na řízení připadal na čtvrtek 2. 11. 2025. Z uvedeného tak vyplývá, že Správa železnic uplatnila práva osoby zúčastněné na řízení až po uplynutí lhůty (dvaceti dnů od vyvěšení výzvy) stanovené soudem k jejich uplatnění, proto jí práva osoby zúčastněné na řízení nenáleží, a proto s ní soud nemohl jednat jako s osobou zúčastněnou na řízení (srov. též rozsudek NSS ze dne 26. 8. 2010, č. j. 1 As 17/2010-294). Soud dodává, že stejným způsobem doručoval výzvu k uplatnění práv osob zúčastněných na řízení i v řízení vedeném pod sp. zn. 37 A 79/2025, do kterého se Správa železnic svým podáním ze dne 13. 10. 2025 přihlásila včas.

Poučení:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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.

Praha 12. února 2026

Kryštof Horn v.r.
předseda senátu