

Nejvyšší správní soud  
Moravské náměstí 6  
657 40 Brno

V Praze dne 22. 12. 2011

Navrhovatel: **Obec Kocbeře**, IČ 00278009, se sídlem Kocbeře 53, 544 64 Kocbeře,  
jednající Evou Rezkovou, starostkou obce

zastoupen JUDr. Ondřejem Tošnerem, Ph.D., advokátem se sídlem Praha  
2, Slavíkova 23/1568, PSČ 120 00, v seznamu advokátů ČAK zapsaným  
pod č. 10728

Odpůrce: **Královéhradecký kraj**, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03  
Hradec Králové

**N á v r h na zrušení části opatření  
obecné povahy, kterým se vydávají  
Zásady územního rozvoje Králové-  
hradeckého kraje**

D V O J M O

Soudní poplatek uhrazen vylepením kolkové známky v hodnotě 5.000,- Kč na  
prvopise tohoto podání.

## **I. Přehled věci**

Dne 8. 9. 2011 byly zastupitelstvem Královéhradeckého kraje (usnesení č. ZK/22/1546/2011) ve formě opatření obecné povahy schváleny Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje; toto opatření obecné povahy nabylo účinnosti 16. 11. 2011.

Toto opatření obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje (dále též jen „ZÚR“), napadá navrhovatel tímto návrhem, a to v rozsahu koridoru rychlostní silnice R11 v úseku Jaroměř - Trutnov (dále též jen „koridor R11“) specifikovaném v petitu tohoto návrhu.

### **Důkazy:**

- opatření obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje,
- usnesení zastupitelstva Královéhradeckého kraje ze dne 8. 9. 2011, č. ZK/22/1546/2011.

## **II. Důvody návrhu**

Navrhovatel tvrdí důvodně, že napadené opatření obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, je vydáno v rozporu s právními předpisy, a to zejména vzhledem k uvedenému:

### **1. Nebylo provedeno vyhodnocení vlivů koridoru R11 na životní prostředí.**

Dle § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. je nutno posoudit vlivy koncepce, která stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 tohoto zákona a která je zpracovávána v oblasti územního plánování; vždy se koncepce posuzuje, pokud je jí řešené území tvořeno územím více jak jedné obce.

Takovouto koncepcí, která podléhá povinnosti posouzení jejího vlivu na životní prostředí, jsou i ZÚR.

Uvedené vyplývá i z § 19 odst. 2 a § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., podle něhož je součástí zásad územního rozvoje i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území; ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíší a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.

Podle § 37 odst. 1 tohoto zákona musí být návrh zásad vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území.

Dle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. je součástí vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území vyhodnocení vlivů na životní prostředí, jehož náležitosti stanoví příloha zákona č. 183/2006 Sb.

Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí musí obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.

### **V rozporu s výše uvedeným v ZÚR zcela absentuje posouzení vlivu koridoru R11 na životní prostředí!**

ZÚR neobsahují posouzení vlivů koridoru R11 na životní prostředí, natož aby byly posouzeny a porovnány vlivy na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území možných variant vedení tohoto koridoru (a to i přesto, že tyto varianty existují – viz dále).

Jak vyplývá z textové i grafické části posouzení návrhu zásad územního rozvoje na životní prostředí, koridor R11 posuzován vůbec nebyl (grafická část tuto stavbu - označenou DS1p - neobsahuje, stejně tak ji nehodnotí ani tabulka č. 2 vyhodnocující vlivy koridorů dopravní infrastruktury na jednotlivé složky životního prostředí a koridor R11 není ani slovně hodnocen; hodnocení je provedeno jen u stavby DS1 – dálnice D11).

Ze ZÚR není tedy zřejmé a seznatelné, jaké vlivy působí koridor R11 na tom kterém místě, jaká je jejich plošná míra zásahu do životního prostředí a jaká je jejich intenzita (a to i s ohledem na kumulativní a synergické vlivy s ostatními záměry v území), jakož i jak byly tyto vlivy zjištěny.

Absentuje vyhodnocení vlivů koridoru R11 na obyvatelstvo, veřejné zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví a na hlukovou zátěž území, včetně stručného popisu a kvantifikace těchto vlivů, jakož ani není uvedeno, na základě jakých údajů a zjištění byly tyto vlivy zjištěny a hodnoceny.

Zcela též absentuje popis vlivů sekundárních, synergických, kumulativních ad.

Odůvodnění ZÚR si přitom v reakci na námitku absence vyhodnocení vlivů koridoru rychlostní silnice R11 na životní prostředí protiřečí, neboť na jedné straně tvrdí, že „zmíněné vyhodnocení zpracované podle požadavků stavebního zákona je součástí odůvodnění ZÚR“ a že „vliv na jednotlivé složky životního prostředí byl hodnocen u všech nově navržených ploch a koridorů“, zároveň však potvrzuje, že „vyhodnocení nebylo provedeno u lokalit, které byly převzaty z platných územně plánovacích dokumentací VÚC“.

Faktem ovšem je, že koridor R11 posouzen nebyl.

Neobstojí přitom argumentace, že se jedná o záměr beze změny převzatý z ÚP VÚC (ÚP VÚC Trutnovsko – Náchodsko).

Z výše uvedených zákonných ustanovení v žádném případě nevyplývá, že by z posuzování vlivů koncepce na životní prostředí bylo možno vyjmout některou její část - z povinnosti posoudit návrh zásad územního rozvoje z hlediska vlivů na životní prostředí nejsou žádné jeho části (tedy ani části převzaté z ÚP VÚC) nikterak vyňaty!

Neobstojí též argumentace, že uvedený koridor byl posouzen rámci pořizování ÚP VÚC (ÚP VÚC Trutnovsko – Náchodsko), neboť ten – jak vyplývá z odůvodnění ZÚR – byl pořizován cca v letech 1998 – 2002 (zadání bylo schváleno v roce 1998!), tedy od jeho pořizování neuběhlo „několik let“, ale let cca 10.

ÚP VÚC byl tedy pořizován za zcela jiné právní i skutkové situace a odkaz na něj nemůže jakkoli vyloučit povinnosti zakotvené ve výše uvedených ustanoveních současně platných právních předpisů.

Je třeba uvést, že za posledních 10 let (zejména po vstupu ČR do EU) došlo k podstatnému nárůstu dopravy, a to zejména těžké (kamionové) nákladní dopravy, včetně dopravy tranzitní přes území ČR, a to mj. právě ve směru koridoru R11 - sever – jih (Baltské moře – Středozemní moře). Skutečnost, že rychlostní silnice R11, pro níž je koridor R11 vymezen, má sloužit i tranzitní dopravě, vyplývá mj. z Politiky územního rozvoje ČR, v níž je uvedeno, že silnice R11 (Jaroměř – Trutnov – hranice ČR) má sloužit k napojení na polskou silniční síť jako součást evropské sítě TEN-T. Je tedy zřejmé, že posouzení vlivů koridoru R11 na přelomu století nemohlo posoudit skutečné vlivy této stavby a provozu na ní dle jejího současného, resp. po její realizaci předpokládaného, podstatně zvýšeného zatížení.

Kromě změn v území (zvýšení zátěže navrhované komunikace) došlo též ke změně (posílení) požadavků na ochranu veřejného zdraví i životního prostředí, což též nemohlo být v tvrzeném posouzení učiněném v ÚP VÚC zohledněno. Lze např. poukázat na zvýšení důrazu na ochranu krajiny dle zákona č. 183/2006 Sb., podle něhož (§ 18 odst. 4) je jedním ze základních cílů územního plánování ochrana krajiny jako podstatné složky prostředí života obyvatel a základu jejich totožnosti.

Je třeba též uvést, že při vydávání správních aktů (včetně opatření obecné povahy) se vychází ze skutkového a právního stavu v době jeho vydání.

Neobstojí tedy odkaz na posouzení provedené v rámci ÚP VÚC, neboť to – jak již bylo uvedeno – nezohledňuje současný stav v území a jeho předpokládané zátěže, ale ani nebylo provedeno dle požadavků právních předpisů platných a účinných v době vydání ZÚR.

Je třeba zdůraznit, že ZÚR jsou vydávány v době, kdy zákon č. 183/2006 Sb. a zákon č. 100/2001 Sb. výslovně zakotvují povinnost povést posouzení dle těchto zákonů (nikoli dle zákonů jiných, již nepatných) – koridor R11 však v režimu současně platného zákona č. 183/2006 Sb. a zákona č. 100/2001 Sb. posouzen nebyl, což působí zásadní porušení těchto předpisů (je přitom nepodstatné, že byl posouzen dle nějakých předpisů jiných, již však neplatných).

Navrhovatel připomíná, že uvedené předpisy stanovují (i ve vazbě na dříve absentující závazné požadavky evropských předpisů – viz dále) nové hmotněprávní, obsahové i procesní zásady a požadavky na proces posouzení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí, kterým před nabytím jejich účinnosti provedená posouzení nemohou dostát, a proto nemůže obstát ani odkaz odpůrce na ně.

Výše uvedeným došlo navíc nejen k porušení výše citovaných ustanovení stavebního zákona a zákona č. 100/2001 Sb., ale i k porušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, která nezbytnost posouzení daného územně plánovacího dokumentu vyžaduje (viz např. čl. 3 odst. 1 a čl. 4 odst. 1 této směrnice) a neumožňuje některé jeho části z posuzování vlivů na životní prostředí vyjmout.

K tomuto je nutno připomenout, že evropské právo má přednost před právem národním; všechny národní orgány (i soudy) mají povinnost eurokonformního výkladu

národních norem, jakož jsou povinny i neaplikovat ustanovení právního předpisu, které by ohrozilo účinné prosazování komunitárního práva a naplňování jeho cílů, zakotvených mj. právě ve výše uvedené směrnici.

Uvedená směrnice sice stanovuje požadavek na zamezení duplicitního posuzování, ale ve zcela jiném smyslu, než jak se snaží tvrdit odpůrce (jedná se o spojení procesů posuzování vlivů plánů na různé složky životního prostředí dle různých předpisů, nikoli že by bylo možno se vyhnout povinnosti posoudit koncepci dle požadavků této směrnice a dalších předpisů evropského práva). Uvedená směrnice nepochybně vyžaduje provést posouzení dle požadavků jí stanovených (tj. v daném případě dle zásad a požadavků promítnutých do zákona č. 100/2001 Sb., resp. stavebního zákona), přičemž je jisté, že koridor R11 dle těchto zásad a požadavků posouzen nebyl (ÚP VÚC byl pořizován od roku 1998).

Tvrzení uvedené v ZÚR nemůže v neposlední řadě obstát i proto, že dle podmínky stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 22. 12. 2008, č. j. 93871/ENV/08, vydaného k návrhu ZÚR, ministerstvo nesouhlasí - vzhledem k rozporu s požadavky na ochranu a podporu charakteristického rázu území, vyplývajícím ze skutečností v tomto stanovisku uvedených - s převzetím trasy R11 v úseku Jaroměř – Trutnov do návrhu ZÚR.

Skutečnost, že nedostatečné či neúplné posouzení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je důvodem pro jejich zrušení (zrušení jejich napadené části), je potvrzena rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, kde je mj. uvedeno: „Podle názoru Nejvyššího správního soudu však předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost je přitom pro přezkoumatelnost vyhodnocení zásadní. ... komplexní hodnocení by mělo být výsledkem posouzení vlivů stavby SOKP na jednotlivá dotčená území. Je nepochybné, že vlivy liniových staveb se v různých částech území liší a každý úsek SOKP má specifické vlivy na lokální prostředí. Ostatně i ze stanoviska MŽP z 2. 8. 2007 plyne požadavek zpracovat vyhodnocení jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak jako celek [bod 19, příp. 20 části F)]. Následně pak MŽP ve stanovisku z 20. 10. 2009 označilo provedené vyhodnocení jako nedostatečné. Vyhodnocení tak neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci, a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí.“. Navrhovatel připomíná, že jestliže je důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje neposouzení vlivů na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci, tím spíše jím je, není-li u daného koridoru posouzení vlivů provedeno vůbec!

Uvedené působí dále i nepřezkoumatelnost ZÚR, což je též vadou vedoucí ke zrušení ZÚR, jak je též potvrzeno judikaturou Nejvyššího správního soudu. Odkázat lze opětovně na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133: „Protože smyslem posuzování vlivů na životní prostředí je mimo jiné poskytnout dotčeným subjektům dostatek odborných informací o možných vlivech koncepce na životní prostředí, je třeba i v případě vyhodnocení vlivů na životní prostředí trvat na jeho přezkoumatelnosti. Obsahové nároky sice nemohou z podstaty věci odpovídat požadavkům stanoveným pro přezkoumatelnost rozhodnutí, ale přesto je nutno požadovat, aby z vyhodnocení byly zřejmé závěry a způsob, jakým bylo těchto závěrů dosaženo.“.

Napadené opatření obecné povahy je tedy vydáno v zásadním rozporu s § 10a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a § 19 odst. 2 a § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb.

## 2. Nebyly vyhodnoceny varianty vymezení koridoru R11

a) Dle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. zásady územního rozvoje mj. stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn ve využití ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby.

V daném případě v ZÚR nebyly hodnoceny ani navrženy varianty vedení koridoru R11, a to ačkoli v ZÚR vymezený koridor R11 je konfliktní z hlediska:

- i) negativního vlivu na zdraví obyvatel (v důsledku obtěžování hlukem a znečištění ovzduší)
- ii) narušení zdrojů vody
- iii) záboru chráněného ložiskového území cihlářských surovin
- iv) záboru zemědělského půdního fondu
- v) narušení okolí památkové rezervace Kuks – Betlém
- vi) narušení širšího krajinného celku a charakteristického rázu území.

ad i)

Koridor R11 probíhá v bezprostřední blízkosti obce Kocbeře (navrhovatele). Vzdálenost tělesa silnice od okraje obce je menší než 500 metrů. Malá vzdálenost je navíc ještě umocněna tím, že krajina oddělující obě obce od tělesa silnice je zcela plochá a otevřená, bez výraznějších terénních nerovností, a dále pak i tím, že těleso rychlostní silnice by zde vystupovalo nad okolní krajinu. To vše bude mít za následek podstatnou hlukovou zátěž obytného území obce.

Splnění hlukových limitů – bylo-li by vůbec z hlediska právního, technického či ekonomického proveditelné - by si přitom vyžádalo další nemalé náklady spojené s vybudování protihlukových zdí (krajinařsky navíc zcela nevhodných; viz též § 22 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb.) a dalších opatření, jejichž cílem bude snížit hladinu hluku na požadovanou úroveň. Nelze ani opominout, že rychlostní silnice je zdrojem prakticky nepřetržitého trvalého hluku, čímž bezpochyby dojde k radikálnímu snížení kvality a pohody bydlení obyvatel obce.

Obec připomíná, že počet hlukem (byť třeba i jen podlimitním) zasažených a obtěžovaných osob je jednoznačně u zvolené trasy koridoru R11 vyšší, než u variantní trasy zmiňované níže, neboť zvolený koridor prochází v bezprostřední blízkosti většího počtu a větších sílel; obdobně je tomu z hlediska ochrany ovzduší.

ad ii)

Koridor R11 je zcela nevhodně veden přes hygienické pásmo ochrany vod v oblasti Janská studánka. Jedná se o zdroj vody i pro Dvůr Králové nad Labem a jediný zdroj pro obec Kocbeře.

Trasa se též dostává do blízkosti ochranných pásem zdrojů vody pro Choustníkovo Hradiště.

K uvedenému je nutno doplnit, že dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, voda není běžný obchodní produkt, ale spíše dědictví, které je třeba chránit, střežit a podle toho s ním nakládat; zásobování vodou je službou v obecném zájmu. Dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/118/ES ze dne 12. prosince 2006, o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu, jsou podzemní vody cenným

přírodním zdrojem, který by měl být chráněn před zhoršováním stavu, což je důležité zejména při využívání podzemních vod k zabezpečování vody pro lidskou spotřebu; podzemní vody jsou nejcitlivějším a v Evropské unii největším sladkovodním zdrojem, a především také hlavním zdrojem pro zásobování veřejnosti pitnou vodou v mnoha oblastech, přičemž podzemní vody ve vodních útvarech využívaných k odběru pitné vody nebo uvažovaných k takovému využití v budoucnu je nutno chránit.

ad iii)

V blízkosti obce Choustníkovo Hradiště přetíná koridor R11 chráněné ložiskové území cihlářských surovin (CHLÚ č. 718 260 200), které se nachází jižně od uvedené obce.

Rychlostní komunikace, včetně přeložky silnice I/37, zabírá celou severovýchodní část tohoto chráněného ložiskového území, čímž výrazně zmenšuje jeho plochu a s největší pravděpodobností by významně omezila či i znemožnila jeho budoucí využití.

ad iv)

Koridor R11 je veden převážně přes zemědělské pozemky. V případě realizace rychlostní silnice v tomto koridoru dojde ke ztrátám vyvolaným devastací a rozsáhlým záborem hodnotných zemědělských půd. Navrhovaná trasa by vedla k více než k dvojnásobnému záboru půdy I. třídy bonity oproti v úvahu přicházející variantní trase!

Z hlediska záboru zemědělského půdního fondu (a to jak z hlediska záboru půd I. a II. třídy bonity, tak záboru ZPF obecně) je variantní trasa jednoznačně šetrnější.

ad v)

Koridor R11 zasahuje do ochranného pásma národní kulturní památky Kuks a Braunův Betlém (NKP), resp. památkové zóny Kuks. Navíc by rychlostní silnice právě v tomto místě musela být vedena po náspu, což povede k ještě většímu zásahu do širšího okolí NKP. Právě za účelem ochrany NKP a jejího prostředí bylo přitom příslušné ochranné pásmo zřízeno. Je nepochybné, že NKP nemůže existovat zcela samostatně a izolovaně. Stejně tak jako samotná NKP je důležité též její zasazení do krajiny, která se zároveň s NKP vyvíjela. Necitlivým zásahem i do širšího okolí NKP tak může být snížena hodnota i této NKP, což nelze považovat za přijatelné.

V této souvislosti je též zapotřebí vzít v úvahu navrhovaný most přes řeku Labe, který se má nacházet u obce Brod a jehož výška má činit (dle podkladů předložených v procesu EIA vedeném pro danou rychlostní silnici) 47 metrů. Tento most se sice nenachází přímo v ochranném pásmu NKP, avšak zcela zřejmě vytvoří novou dominantu krajiny, jež je schopna ovlivnit celé vnímání krajiny kolem NKP. Variantní trasa by přitom snížila výšku tohoto mostu přes Labe u obce Brod z cca 47 metrů na méně než 20 metrů.

Navrhovatel k tomuto též namítá, že návrh zásad nespĺňuje stanovisko Ministerstva kultury ČR ze dne 14. 7. 2010 (MK 11567/2010 OPP), kde je vyjádřen jednoznačný požadavek „vést navrhovaný koridor pro R11 v prostoru obce Kuks mimo ochranné pásmo PR Kuks“!

ad vi)

Celá oblast bývalého panství Františka Antonína Šporka Choustníkovo Hradiště, která je zasažena koridorem rychlostní silnice R11, je stabilizovaná, otevřenou zemědělsky využívanou krajinnou s významnými historickými prvky. Jde o unikátní barokní krajinu, nacházející se v údolí řeky Labe, která by byla realizací komunikace R11 v navrhovaném koridoru významně narušena. Význam této cenné kulturní krajiny se blíží významu Lednicko - valtického areálu.

Navíc v této souvislosti nelze odhlédnout od negativní, navrhovanou trasou způsobené fragmentace území obcí, kdy realizací rychlostní silnice ve vymezeném koridoru by došlo k nežádoucímu oddělení částí obcí, jakož i částí krajinných celků (např. by došlo k degradaci krajinného prostoru kolem obce Kocbeře).

K bodu v) a vi) navrhovatel doplňuje, že krajina bývalého panství Choustníkovo Hradiště byla studována Výzkumným ústavem Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., v rámci projektu „Vývoj koncepcí a nástrojů pro záchranu národně cenných kulturních krajin na příkladu světového kulturního dědictví UNESCO“, přičemž toto téma bylo řešeno v rámci zpracování „Kulturně historické analýzy oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště“ (dostupné na [www.kuks.estranky.cz](http://www.kuks.estranky.cz)). Braunův Betlém je již v současnosti na indikačním seznamu ČR pro zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO, přičemž – dle informací navrhovatele – je v zásadě jedinou památkou nacházející se na území České republiky, která má naději se na tento seznam nově dostat. Uvedený projekt prokázal, v souladu se současnou filosofií WHC a snahou nevytrhávat jednotlivé objekty, ale chránit je v identickém prostředí a původních souvislostech, i potřebu rozšířit předkládaný návrh i o navazující komponovanou kulturní krajinu, včetně vlastního komplexu národní kulturní památky Kuks. Vedení rychlostní komunikace v koridoru R11 v blízkosti Kuksu (včetně vysokého mostu přes Labe) by jistě zcela znemožnilo případný zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO.

Navrhovatel uvádí, že koridor rychlostní silnice R11 je v návrhu zásad zanesen v dané trase i přesto, že na jeho uvedené negativní průvodní jevy bylo již dříve a opakovaně ve vztahu k odpůrci navrhovatelem poukazováno.

Je přitom nepochybné, že existují alternativy vedení koridoru pro rychlostní silnici R11 v úseku Jaroměř – Trutnov, které výše uvedené střety nevyvolávají, nebo alespoň nikoli v takové míře.

Přesto se odpůrce nepokusil nalézt variantu vedení dané trasy, která by umožnila uvedené negativní vlivy eliminovat nebo alespoň snížit na přijatelnou úroveň.

Možnou alternativní trasou je přitom např. trasa, která by vedla kolem obce Vlčkovice a následně šikmo zalesněným svahem mezi Choustníkovým Hradištěm a obcí Kohoutov. Tím, že by tato trasa vedla převážně zalesněnou krajinou, navíc v několikanásobné vzdálenosti od obcí Choustkovo Hradiště a Kocbeře, vliv hluku na tyto obce by byl prakticky eliminován. Tato trasa se též vyhýbá chráněnému ložisku cihlářských surovin i ochranným pásmům zdrojů pitné vody. Nezanedbatelná je i otázka vlastnictví pozemků, neboť nejenže je v uvažované trase vlastníků co do počtu méně, jedná se především o vlastníky z kategorie veřejných subjektů, tedy o Českou republiku a obce, nikoli soukromé osoby.

Tato trasa též snižuje výšku mostu přes Labe u obce Brod ze 47 metrů na méně než 20 metrů a díky svému umístění v lesním porostu nebude v krajině viditelná. Nezasáhne tedy do kompozice bývalého Šporkova panství Choustníkovo Hradiště a vyhne se stanovenému ochrannému pásmu NKP. Je třeba uvést, že les, kterým by stavba rychlostní silnice vedla, je tvořen převážně jehličnany bez zvláštní botanické hodnoty.

Přesto nebyly v ZÚR hodnoceny – z hlediska koncepce uspořádání území ani z hlediska vlivů na trvale udržitelný rozvoj a na životní prostředí – varianty vedení koridoru R11.



K odkazu odpůrce na Analýzu variant koridorů navržených pro umístění rychlostní silnice R11 na základě jejich revizního posouzení a prověření v úseku Jaroměř – Trutnov navrhovatel uvádí, že tato analýza není součástí ZÚR a nelze na ni odkazovat.

Při zpracování uvedené analýzy nebyly zachovány standardy, jaké klade stavební zákon a další předpisy na proces pořizování zásad územního rozvoje (z hlediska obsahu, z hlediska možnosti podávání námitek a připomínek ze strany dotčených obcí a veřejnosti ad.), a proto odkaz na tuto studii není relevantní. Jinými slovy, vyhodnocení a posouzení variant koridoru R11, jakož i posouzení vlivů těchto variant (nebo alespoň trasy zanesené v ZÚR) na životní prostředí (včetně vlivů na národní kulturní památku Kuks a Braunův Betlém, resp. na krajinnou oblast bývalého panství Františka Antonína Šporka Choustníkovo Hradiště), mělo být provedeno v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje, což však učiněno nebylo (ve vztahu k neposouzení vlivů koridoru R11 na životní prostředí odkazuje navrhovatel výše na námitku II.1. tohoto podání).

K tvrzení odpůrce, že se jedná o záměr převzatý bez věcné změny z územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC) navrhovatel uvádí, že právě pořizování ZÚR, jako generačně nového koncepčního dokumentu stanovícího podmínky pro stavební činnost na dlouhé návrhové období, je nástrojem, v němž by měly být všechny výše uvedené skutečnosti řádně posouzeny a projednány.

Územní plánování dle nového stavebního zákona, v němž tvoří zásady územního rozvoje důležitý koncepční dokument, by totiž nemělo být pouze formálním procesem, v němž jsou nekriticky přejímány (z ÚP VÚC) i záměry, které neodpovídají cílům a úkolům územního plánování dle zákona č. 183/2006 Sb. (k tomuto viz též dále ad. II.3. tohoto podání).

Jen posouzením variant vedení koridoru rychlostní silnice R11 lze totiž naplnit cíl územního plánování vyjádřený v § 18 zákona č. 183/2006 Sb., tj. vytváření předpokladu pro trvale udržitelný rozvoj zajištěním souladu veřejných i soukromých zájmů v území.

ZÚR jdou však směrem opačným, když naopak nové střety (nesoulady) v území vytváří (viz výše), aniž by to bylo odůvodněno absencí jiného možného řešení zvoleného cíle. Jak vyplývá z výše uvedeného, právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona a s dalšími podklady je navrhované trasování koridoru R11, kdy jsou vytvářena konfliktní místa popsaná výše, a to ačkoli existuje vhodná variantní trasa.

Navrhovatel k tomuto též doplňuje, že absence relevantního posouzení variant koridoru R11 též působí nepřezkoumatelnost ZÚR, neboť z nich není zřejmé, jak bylo dojito k závěru, že ZÚR jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování, tj. nelze přezkoumat, zda zvolený koridor R11 splňuje podmínky dle § 18 zákona č. 183/2006 Sb.

V souvislosti s výše uvedeným lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. září 2008, sp. zn. 9 Ao 1/2008, kde je uvedeno: „K tomu, aby bylo možné následně posoudit, zda se příslušné rozhodnutí nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území. Konkrétním odrazem těchto variabilit v území jsou nesporně právě námítka dotčených vlastníků, jež by měly být na pozadí výše uvedeného důkladně

a zároveň citlivě posouzeny a zhodnocena jejich důvodnost, příp. nedůvodnost. Jedině tak je možné plnohodnotně naplnit cíl územního plánování, tj. vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který současně uspokojuje potřeby soudobé generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Na těchto požadavcích je nutno trvat o to více v situaci, kdy zvolené řešení má podstatným způsobem zasáhnout do stávajícího využití území, jako je tomu v nyní projednávané věci.“.

**b)** Podle § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Ministerstvo životního prostředí jako dotčený orgán ve smyslu stavebního zákona při pořizování politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace stanoví požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně zpracování možných variant řešení, a pokud vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje náležitosti podle stavebního zákona, je oprávněno požadovat jeho dopracování.

Výše popsaná variantní trasa je též shledána jako jediná přípustná z hlediska ochrany přírody a krajiny Ministerstvem životního prostředí – viz jeho stanovisko k návrhu zásad ze dne 22. 12. 2008, č. j. 93871/ENV/08.

Nerespektování tohoto stanoviska působí též rozpor ZÚR zásad s § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., podle něhož Ministerstvo životního prostředí stanoví požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně zpracování možných variant řešení.

Napadené opatření obecné povahy je tedy vydáno v rozporu s § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a § 18 odst. 1 a 2, § 36 odst. 1 a § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb.

### **3. Nesoulad ZÚR v rozsahu koridoru R11 s cíli územního plánování a s Politikou územního rozvoje**

**a)** Dle § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Dle uvedeného ustanovení je tedy nutno vymezovat při územním plánování plochy a koridory tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, tj. zejména tak, aby stavby, které mají negativní účinky na své okolí (hluk apod.) a na krajinu a kulturní prostředí, nebyly situovány do blízkosti ploch vyžadujících čisté životní prostředí (obytné prostředí apod.) či památkově, krajinářsky nebo jinak hodnotných.

Uvedené však právě respektováno není, když koridor R11 je situován do blízkosti sídel a do přírodně, kulturně a historicky cenné krajiny, a to ačkoli existuje variantní trasa, která tyto střety v území nevyvolává.

Dle § 18 odst. 4 stavebního zákona potom územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví; přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti.

Ani toto ustanovení právního předpisu není splněno, neboť koridor rychlostní silnice R11 je situován do otevřené, zemědělsky využívané krajiny, kdy navíc dochází k nevhodnému oddělení částí obcí a k narušení urbanistického a architektonického dědictví, jak je již popsáno výše.

**b)** Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb. je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.

V hlediscích, jak jsou již uvedeny výše, je nutno též konstatovat nesoulad ZÚR v rozsahu koridoru R11 s Politikou územního rozvoje České Republiky (PÚR).

Dle bodu 14 kapitoly 2.2. PÚR - Republikové priority - je závazným požadavkem pro navazující územně plánovací dokumentaci chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, zejména zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice (tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity). Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, je nezbytné umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit.

Ani tyto požadavky nejsou respektovány. Jak již vyplývá z výše uvedeného, koridorem R11 je závažným způsobem narušen daný krajinný prostor, který navíc vyniká mimořádnými hodnotami jako krajina bývalého panství Choustníkovo Hradiště, jemuž dominuje NKP Kuks (do jejíhož ochranného pásma je přímo zasahováno).

Jak je uvedeno na stránkách [www.kuks.estranky.cz](http://www.kuks.estranky.cz), rychlostní komunikace R11 v koridoru, který byl schválen, protíná podélně celé historické komponované území panství Choustníkovo Hradiště; prochází přes několik kompozičních krajinných os, výrazně se dotýká hodnotného a mnohdy zachovaného komponovaného území a protíná ochranné pásmo národních kulturních památek Braunova Betléma a Kuksu, a tedy není z důvodu ochrany a zachování tohoto velice cenného a hodnotného území přijatelná.

Koridorem R11 je tedy narušován ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice; není respektován požadavek situování záměrů, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, mimo konfliktní lokality.

Z výše uvedeného je zřejmé, že ZÚR jsou v rozporu s nadřazeným nástrojem územního plánování (PÚR), neboť jdou přímo proti jeho požadavku na ochranu kulturních hodnot území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, zejména požadavku zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.

Vzhledem k uvedenému bylo napadené opatření obecné povahy vydáno v rozporu s § 18 odst. 1, 2 a 4 a § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb.

#### **Důkazy:**

- opatření obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje,
- námítky navrhovatele podané k návrhu ZÚR,
- Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště ([www.kuks.estranky.cz](http://www.kuks.estranky.cz)).

### III. Aktivní legitimace a žalobní návrh

Navrhovatel – Obec Kocbeře - je územně samosprávným celkem se zaručeným právem na samosprávu ve vztahu ke svému území.

Navrhovatel připomíná, že koridor R11 je veden po území obce Kocbeře, jak vyplývá i z jeho vymezení jako veřejně prospěšné stavby v části g) ZÚR (stavba s označením DS1p).

Dle § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb. je obec povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem.

Do péče o všestranný rozvoj území spadají právě zejména otázky dopravní, ochrany prostředí a ochrany zdraví obyvatel obce; těchto otázek se přitom ZÚR v koridoru R11 vedeném na území obce přímo dotýkají.

Realizace stavby silnice R11 v koridoru vymezeném v ZÚR by s sebou přinesla jak zvýšené prostorové nároky (narušení krajinného celku na území obce, jakož i širšího okolí), tak zejména nárůst hluku v zastavěném (obytném) území obce (viz výše), které by bylo obklopeno rychlostní silnicí R11 v zásadě ze tří stran.

Uvedeným by též došlo ke zhoršení životního prostředí na území obce a ohrožení zdraví jejích občanů.

Navrhovatel je tedy vedením koridoru R11 na jeho území bezprostředně zkrácen na svém právu na samosprávu ve vztahu k území obce, které v sobě zahrnuje i právo na zajištění takového uspořádání a využití území obce, které nebude zhoršovat hodnotu jejího území a kvalitu prostředí obce a které tak bude naplňovat zákonný požadavek na všestranném rozvoji území.

Navrhovatel doplňuje, že nový stavební zákon (č. 183/2006 Sb.) přesunul těžiště řešení přípustnosti výstavby právě do co nejranějších fází přípravy záměru, tj. právě do fáze územního plánování (tj. včetně pořizování zásad územního rozvoje), kdy je nutno vyřešit zásadní střety v území (proto jsou též zásady územního rozvoje vydávány ve formě opatření obecné povahy, proti kterým je možno brojit návrhem k jejich přezkumu u NSS).

Navrhovatel v této souvislosti odkazuje i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2008, č. j. 9 Ao 2/2008-62, kde potvrdil, že „městská část je dle zákona č. 131/2000 Sb. a Statutu nositelem procesních i hmotných práv, která je oprávněna v řízení o zrušení opatření obecné povahy hájit“; je-li k podání návrhu na zrušení zásad územního rozvoje legitimována městská část, tím spíše je k podání návrhu na zrušení ZÚR legitimována obec (jež leží na území kraje, který napadené zásady územního rozvoje vydal), neboť obec je základním územně samosprávným celkem (čl. 99 Ústavy ČR).

Vzhledem k uvedenému je navrhovatel aktivně legitimován k podání návrhu na zrušení předmětného opatření obecné povahy.

**Navrhovatel tedy tímto napadá předmětné opatření obecné povahy v níže uvedeném rozsahu a žádá, aby byla přezkoumána jeho zákonnost a tvrdí důvodně, že byl tímto opatřením obecné povahy zkrácen na svých právech.**

---

Vzhledem k výše uvedenému navrhopatel navrhuje, aby soud vynesl tento

**r o z s u d e k :**

**Opatření obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního Královéhradeckého kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Královéhradeckého kraje č. ZK/22/1564/2011 dne 8. 9. 2011, se z r u š u j e v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby rychlostní silnice R11 označené v části g) jako DS1p v jejím úseku Jaroměř - Trutnov, a to dnem vyhlášení tohoto rozsudku.**

Obec Kocbeře

Přílohy:

- plná moc k zastupování navrhovatele advokátem
- výtah z [www.kuks.estranky.cz](http://www.kuks.estranky.cz) týkající se koridoru R11