

Trat' pro rychlovlaky vadila podnikateli Pawlowskému, nechal ji škrtnout

Pozemky švýcarského podnikatele Sebastiana Pawlowského stojí v cestě vybudování vysokorychlostní tratě mezi Prahou a Brnem. Developer dosáhl dokonce vyškrtnutí tratě ze Zásad územního rozvoje. Úředníci teď musí trať do plánu opět dostat, podnikatel ale hrozí arbitráží.

Aleš Měříčka

Po vysokorychlostní trati naplánované mezi Prahou a Brnem se vlaky budou pohybovat třisetkilometrovou rychlostí. Cesta mezi dvěma největšími českými městy tak zabere pouhou hodinu.

Strategické železniční spojení má však momentálně jeden podstatný problém – na celém území hlavního města trať chybí v Zásadách územního rozvoje, tedy dokumentu, podle kterého se musí řídit samotný územní plán Prahy.

Vyškrtnutí budoucí tratě dosáhl loni u soudu švýcarský podnikatel Sebastian Pawlowski. Železnice totiž měla vést přes jeho pozemky na jihovýchodním okraji hlavního města, kde chce postavit tisícovku nových bytů.

"Opakovaně jsme kontaktovali Správu železniční dopravní cesty a ministerstvo dopravy, protože dohoda s nimi byla od začátku podmínkou pro změnu části územního plánu. Jelikož jsme od nich vůbec žádnou závaznou odpověď nedostali a v jiných místech už došlo ke změnám, tak jsme také podali žalobu u soudu a uspěli," říká Pawlowski a zmiňuje například škrtnutí části trati ve Středočeském kraji. K němu však došlo až o několik měsíců později.

Pawlowského firma Projekt Sever u Městského soudu v Praze argumentovala chybami Prahy v procesu schvalování a také tím, že „pozemky jsou podle platného územního plánu určeny k bytové výstavbě, která je předmětnou veřejnou stavbou zásadním způsobem dotčena a omezována.“

Developer pozemky koupil od města v roce 2007, podle tehdy platného územního plánu ale byly určeny pro zeleň, sport či ornou půdu. Stavební parcely se z nich staly až o tři roky později, i když proti této změně navíc protestovali pracovníci Útvaru rozvoje města.

Mimo jiné právě kvůli plánované rychlostní trati, s níž se v plánech začalo počítat v roce 2009. Přes tehdejšího šéfa útvaru však nakonec k zastupitelům doputovala ke schválení změna, která již byla od námitek „očistěná“. A ti pro změnu na stavební parcely v roce 2010 zvedli ruku.

Ani to už však neplatí – v jiném řízení Městský soud v Praze rozhodl, že tato změna územního plánu není platná. A to jen čtyři dny poté, co Pawlowski uspěl s vyškrtnutím železničního koridoru z územní dokumentace.

Podnikatel s byty stále počítá

Praze ve sporu s Pawlowským ale nepomohlo ani to, že právě druhý verdikt „zrušil“ stavební parcely, čímž argumentovala i před soudem. Kvůli procesním chybám hlavního města při projednávání návrhu Zásad územního rozvoje ale soudní senát dal za pravdu firmě Projekt Sever.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) bude nyní muset vysokorychlostní trať do dokumentace opět dostat.

Aktualizace Zásad územního rozvoje a územního plánu však může trvat i několik let. Podle Marka Illiaše z tiskového oddělení SŽDC správa napadla rozhodnutí soudu o vyškrtnutí tratě. „Proti rozsudku jsme se odvolali,“ řekl bez bližších podrobností.



Ilustrační foto
foto: HN - Jan Schejbal

170 KILOMETRŮ DO 15 LET

Na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady EU z loňského roku musí Česká republika do roku 2030 otevřít okolo 170 km trati vyšších rychlostí. Hlavní spojnice mezi Prahou a Brnem by měla být uvedena do provozu mezi roky 2030 a 2040. Na Vysočině vzniknou čtyři zastávky. Dojezdové časy z Jihlavy do Brna by byly asi 35 minut, z Jihlavy do Prahy asi 45 minut. Cesta z Prahy do Brna by měla trvat do 60 minut.

[komplex pro Central Group - čtěte ZDE](#)

Možnost, že by se trať do plánu vrátila, se Sebastianu Pawlowskému nelíbí. „Kdyby někdo znovu trať naplánoval přes tyto pozemky, byl by to pravděpodobně trestný čin,“ prohlašuje podnikatel. Dodává, že jeho cílem v této lokalitě zůstává výstavba domů. „My jsme ovšem nyní pouze rukojímí úředníků a pana primátora,“ tvrdí Pawlowski.

Arbitráž na obzoru

A pokud nebude moci na svých pozemcích stavět, chce svou případnou ztrátu požadovat od státu. „Postupný výkup pozemků, příprava projektu a plánů a samotný neprofesionální postup samospráv stály poměrně velké peníze. Samozřejmě musím postupovat s péčí řádného hospodáře,“ obhazuje svůj chystaný postup.

Ten spočívá v arbitráži s českým státem. Náklady na nákup pozemků, přípravu a management projektu a ušlý zisk by prý mohly dohromady činit až 2,5 miliardy korun. „Jelikož je Projekt Sever vlastněn mojí švýcarskou společností, tak po dlouhých 10 letech budu od České republiky požadovat náhradu. Raději bych něco pozitivního budoval,“ dodává. Zahájil prý již konkrétní kroky, které ale nespecifikoval.

„Arbitráž se týká poškození na základě špatného úředního postupu v případě více jak 10 let probíhající změny územního plánu, které iniciovala v rámci rozvoje příměstského bydlení samotná Městská část Benice,“ dodává Pawlowski.

[České dráhy koupily vlaky za 2,6 miliardy. Budou s nimi soutěžit v tendrech na provoz rychlíků - čtěte ZDE](#)

[První vysokorychlostní trať v Česku bude mít Brno. Vlaky tam pojedou 200 km/h - čtěte ZDE](#)

Vysokorychlostní trať, s jejichž stavbou se v Česku počítá, by měly nejdříve spojit Prahu s Brnem a dále Ostravou, později také Plzeň a další města. Napojené by měly být i na okolní země. Nově by se tak mělo postavit 700 kilometrů tratí.

„Trať do Brna by se mohla začít stavět v roce 2025,“ upřesňuje Marek Illiaš ze SŽDC. Náklady, jejichž odhady se pohybují ve stovkách miliard korun, by do značné míry mohla zaplatit Evropská unie.