

PROCES SEA V SOUVISLOSTI SE ZÁMĚREM NA VÝSTAVBU VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ V ČR

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D.¹

1. Úvod

Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí („VRT“) v ČR je největším státním projektem na výstavbu veřejné infrastruktury po roce 1989. Kromě astronomických nákladů a rozsáhlého vyvlastňování pozemků a staveb představuje i významný negativní zásah do krajiny, přírody a životního prostředí vůbec. Vysokorychlostní tratě jsou z hlediska zásahu do území podobné dálnicím. Musejí být oploceny, okolní terén musí být přizpůsoben dlouhými zářezy, násypy a protihlukovými stěnami. Po právní stránce je záměr uskutečňován ve dvou fázích. Nejprve vláda v politice územního rozvoje („PÚR“) a příslušné orgány územního plánování v územně plánovací dokumentaci („ÚPD“) vymezují koridory pro budoucí VRT. Poté příslušné stavební úřady na základě a v mezích příslušných koridorů povolují projekty (záměry) VRT. V obou těchto fázích příslušné správní orgány posuzují i vlivy na životní prostředí. Ve fázi územního plánování se v procesu posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA) posuzují vlivy – zjednodušeně řečeno – navržených koridorů. Ve fázi povolování se v procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) posuzují vlivy projektů konkrétních tratí.

Ačkoli hranice mezi tím, co se má (ještě) posuzovat v procesu SEA a co (již) v procesu EIA, není úplně jasná, když pojmovou podstatou každé koncepce posuzované v procesu SEA je to, že stanoví rámec pro budoucí povolování záměrů, každopádně oba tyto procesy mají jeden hlavní společný účel, resp. smysl. A tím je systematické či komplexní posouzení v zásadě všech předpokládaných významných vlivů na životní prostředí, tzn. posouzení vlivů v jejich celku. Hlavním účelem, resp. smyslem procesu SEA je pak mimo jiné rámcové posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Předmětem tohoto článku je v první rovině popis toho, jakým způsobem v současné době v ČR příslušné orgány v PÚR a v ÚPD vymezují koridory pro VRT a v souvisejících procesech SEA posuzují jejich vlivy na životní prostředí. V druhé rovině pak analýza toho, zda či do jaké míry je praktikovaný způsob posuzování vlivů koridorů pro VRT v souladu s příslušnou právní úpravou i smyslem procesu SEA.

¹ JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., je odborným asistentem na Katedře práva životního prostředí Právnické fakulty UK a advokátem.

2. Právní východiska a hlavní právní otázky

Základním pramenem právní úpravy posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je **směrnice SEA**². Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) této směrnice podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny „plány a programy“, které se připravují mimo jiné v odvětvích „dopravy“ nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice EIA³, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“. Podle čl. 5 odst. 1 ve spojitosti s písmenem f) Přílohy I k cit. směrnici musí být posouzeny všechny „možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu“, přičemž „[t]yto vlivy by měly zahrnovat“ mimo jiné „kumulativní, synergické“ vlivy.

S ohledem na celostátní povahu a velikost záměru na výstavbu VRT v ČR (k tomu viz též níže) nelze dost dobře uvažovat o použití ustanovení čl. 3 odst. 3 směrnice SEA, jež stanoví výjimku ze zásady obligatorního posouzení vlivů na životní prostředí plánů a programů ve smyslu čl. 3 odst. 2 a jež se vztahuje jednak [i] na plány a programy, „které stanoví využití menších oblastí na místní úrovni“, a dále [ii] na „menší změny“ plánů a programů ve smyslu čl. 3 odst. 2.⁴

ČR transponovala citovaná ustanovení směrnice SEA do zákona o posuzování vlivů na životní prostředí⁵, konkrétně do ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 ve spojitosti s bodem 44 Přílohy č. 1 k cit. zákonu. Podle § 10a odst. 2 cit. zákona: „Rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 k tomuto zákonu je dán vždy, pokud koncepce stanoví podmínky pro jejich povolování, zejména pokud jde o umístění, povahu, velikost, provozní podmínky nebo požadavky na přírodní zdroje.“ V bodu 44 Přílohy č. 1 k cit. zákonu je pak v kategorii I, zahrnující

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27.6.2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, (dále jen „směrnice SEA“).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13.12.2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, (dále jen „směrnice EIA“).

⁴ Podle názoru Nejvyššího správního soudu vysloveného v rozsudku ze dne 30. 10. 2008 č. j. 9 Ao 2/2008-62 je nezákonné, když obec (zde hlavní město Praha) pořídí a v procesu SEA nechá posoudit samostatně jednotlivé změny územního plánu, ačkoli ve svém souhrnu představují „koncepci“ jako kvalitativně významnou změnu původního územního plánu: „Nejvyšší správní soud zastává stejný názor s navrhovateli, dle něhož je nepřijatelné nechat záměrně u několika změn územního plánu provést posouzení jejich vlivů na životní prostředí samostatně, přestože v souhrnu se jedná o změnu územního plánu, u které lze důvodně předpokládat, že je koncepcí ve smyslu zákona o posuzování vlivů. Pouze při posouzení koncepce SEA je možno hodnotit vzájemné vlivy všech konkrétních záměrů umístěných v daném území. Pokud by pro posouzení SEA byly splněny zákonem stanovené podmínky, nelze toto posouzení neprovést s odkazem, že bude ke každému záměru provedeno posouzení EIA.“ Na tento problém upozorňuje i L. Dvořák (viz DVOŘÁK, L.: Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2024, s. 176).

⁵ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“).

záměry podléhající vždy procesu EIA, uvedena i podkategorie záměrů „[c]elostátních železničních drah“.

Vycházejme z toho, že **smysl procesu SEA**, sledovaný směrnicí SEA, spočívá v „*systematickém*“⁶ posuzování vlivů (konceptí) na životní prostředí, včetně vlivů „*kumulativních*“ a „*synergických*“.⁷ Má-li si proces SEA tento smysl zachovat, pak výše citovaná ustanovení evropské směrnice SEA, jakož i prováděcí ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, je třeba vykládat tak, že u konceptí, které „*stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů*“, je nutné posoudit vlivy na životní prostředí zásadně z (celého) „*rámce*“ pro schválení (celého) záměru. Tudíž: pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích konceptí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců pro části záměru, pak při posuzování dílčích konceptí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

V této souvislosti L. Dvořák ke směrnici SEA píše: „*Podle rozsudku ve věci C-392/96 Komise vs. Irsko členské státy nemohou nastavit screeningové mechanismy tak, aby umožňovaly obcházet směrnici prostřednictvím rozdělování jednotlivých projektů do menších jednotek. To je problém obecně označovaný jako tzv. salámování (salami-slicing), čímž se má na mysli účelové rozdělování jednotlivých projektů ve snaze zakrýt kumulativní efekty, popř. ve snaze zcela se vyhnout posuzování. Vzhledem k tomu, že v procesu SEA má hodnocení kumulativních vlivů snad ještě větší význam než v procesu EIA, je zejména rozsudek ve věci C-392/96 Komise vs. Irsko i pro oblast SEA velmi důležitý – tím spíše, že nežádoucí praktika salámování se projevuje i zde.*“⁸ Z. Malá a P. Černý pak [s odkazem na rozsudky Nejvyššího správního soudu („NSS“) ze dne 20. 5. 2010 č. j. 8 Ao 2/2010 a ze dne 24. 4. 2014 č. j. 4 Aos 1/2013/125] k problematice posouzení kumulativních a synergických vlivů při pořizování zásad územního rozvoje uvádějí: „*Jako optimální fázi pro posouzení kumulativních a synergických vlivů označila Nejvyššího správního soudu („NSS“) pořizování zásad územního rozvoje, neboť v této fázi je „ještě reálně možné efektivně se zabývat variantami řešení, a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých záměrů“.* V případě záměrů mezinárodního a celostátního významu, vymezených v politice územního rozvoje a v územním rozvojovém plánu, by ovšem měly být jejich nejvýznamnější kumulativní a synergické vlivy posouzeny již při pořizování těchto nejobecnějších nástrojů územního plánování. ... NSS dále upřesnil, že vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí musí zahrnovat

⁶ Srov. čl. 10 Preamble směrnice SEA.

⁷ Srov. Přílohu I písm. f) směrnice SEA a poznámku pod čarou č. 1), na kterou se v písmenu f) Přílohy č. I odkazuje. Dále srov. Přílohu II bod 2 směrnice SEA.

⁸ Srov. DVOŘÁK, L.: Posuzování vlivů konceptí na životní prostředí. České právo životního prostředí. Praha: Česká společnost pro právo životního prostředí. 2010. Ročník X, č. 1/2010 (27), s. 53 [dostupné na adrese: https://www.cspzp.com/wp-content/uploads/2025/01/CSPZP_1_2010.pdf (cit. 5.11.2025)].

rovněž posouzení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých záměrů se záměry, které se nacházejí na území jiného kraje, jakož i se záměry, které nejsou zásadami územního rozvoje nově navrhovány, nýbrž se v daném území již nacházejí.⁹

Z toho pro problematiku posuzování koridorů VRT z hlediska vlivů na životní prostředí v procesu SEA v ČR vyplývají tyto **dvě hlavní právní otázky**: Za první, co je v souvislosti s vysokorychlostními tratěmi v ČR „záměrem“ ve smyslu směrnice SEA. A za druhé, co je v této souvislosti „rámecem pro budoucí povolení“ tohoto záměru.

3. Jakým způsobem příslušné orgány v ČR vymezují koridory pro VRT

Primárním aktem, na jehož základě příslušné vládní a správní orgány a organizace zahájily v ČR současné procesy v přípravě výstavby vysokorychlostních železničních tratí, je **usnesení vlády ČR ze dne 22. 5. 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice**.¹⁰ Tímto usnesením vláda zavedla do českého správního prostředí pojem a koncept „systému Rychlých (železničních) spojení“, schválila „Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice ... jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení“ a konstatovala mimo jiné, že „systém Rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a zkvalitnění spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí“.

Vládou schválený Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice vychází z konceptu, podle něhož vysokorychlostní tratě v ČR budou tvořit „ucelený systém“ a v tomto smyslu představují v ČR jeden velký a komplexní „záměr“:

„Dokument **‘Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR’** slouží jako **základní koncepční podklad** pro rozhodnutí vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má Česká republika vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice, pro kterou se v ČR vžilo označení **Rychlá spojení**, nebo zda se naopak přiklonit k některé z možných jiných alternativ, ať se už jedná jen o dostavbu konvenčního železničního systému či upřednostnění jiného dopravního módu ...“.¹¹

„Primárním posláním bylo proto připravit projekt vysokorychlostní železnice na území ČR nejen jako projekt rozvoje železnice, ale jako ucelený rozvojový program. ...

⁹ Srov. MALÁ, Z., ČERNÝ, P.: Hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v novém stavebním zákoně. Správní právo, 2025, č. 3, s. 224. Podobně: DVOŘÁK, L.: Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2024, s. 146–147 a 176–177 (též s odkazem na rozsudek NSS ze dne 24.2.2023 č. j. 8 As 98/2020-235).

¹⁰ Dostupné na internetových stránkách „Databáze strategií – Portál strategických dokumentů v ČR“ na adrese: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/program-rozvoje-rychlych-zeleznicnich-spojzeni-v-cr> (cit. 5.11.2025)].

¹¹ Srov. Úvod, str. 7.

Bylo rovněž upuštěno od používání zažité zkratky VRT, která odkazovala pouze na infrastrukturní část projektu, a která byla nahrazena srozumitelnějším pojmem Rychlá spojení (RS). Pojem Rychlé spojení daleko lépe vypovídá o skutečném účelu celého systému, kterým je zajištění rychlého a kvalitního spojení mezi významnými centry v ČR a atraktivního spojení se zahraničím a nikoliv jen vybudování nových tratí, třebaže funkčnost celého systému **Rychlá spojení jsou právě na realizaci VRT závislá a je jeho klíčovým předpokladem**. Součástí rychlých spojení navíc nebudou výhradně jen tratě vysokorychlostních parametrů, ale i modernizované tratě konvenční, s rychlostmi do 200 km/h. Proto se toto označení jeví jako vhodnější, poněvadž se těžiště celého záměru přesunulo od infrastrukturního pojetí k zajištění obecně lepší dopravní dostupnosti.¹²

Uvedený koncept je důsledkem technické povahy vysokorychlostních železničních tratí s „parametrem návrhové rychlosti 300 až 350 km/h“ ve smyslu bodu III. výše cit. usnesení vlády ze dne 22. 5. 2017 č. 389. Vysokorychlostní železnice, pokud jsou plánovány v úplně nových koridorech jako v ČR, totiž prakticky nelze provozovat po úsecích (na rozdíl od dokončených dálničních úseků v rámci jinak nedostavěných dálnic, např. úsek Jíloviště – Písek v rámci dálnice D4 či úsek Mezno – Kaplice v rámci dálnice D3). Navíc: vysokorychlostní železnice má skutečný význam až tehdy, když tvoří dlouhé tratě spojující hlavní metropole státu, popř. optimálně, když tvoří ucelenou vnitrostátní síť (popř. napojenou na síť VRT sousedních států).

To, že systém vysokorychlostních tratí v ČR představuje jeden velký, komplexní záměr, potvrzují i dílčí aktualizace zásad územního rozvoje, ve kterých jednotlivé kraje vymezují koridory pro VRT.¹³

Na základě výše zmíněného usnesení vlády ČR ze dne 22. 5. 2017 č. 389 pak příslušné správní orgány vymezují v nástrojích územního plánování podle stavebního zákona potřebné „koridory“ vysokorychlostní železniční dopravy.

V ČR se **koridory** pro vysokorychlostní tratě vymezují ve dvou rovinách, resp. fázích, a to následujícím způsobem:

¹² Srov. kapitolu „Rychlá železnice v České republice“, str. 18.

¹³ Tak např. v Příloze č. 5 textové části odůvodnění 9. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje se uvádí: „S ohledem na celorepublikový význam záměru, který vyplývá z PÚR ČR i širším mezikrajským dopravním souvislostem, které výše uvedené subjekty (Ministerstvo dopravy a Správa železnic – doplnil autor) mají v kompetenci monitorovat a spravovat, není na místě hledat další alternativy řešení ze strany Středočeského kraje, jež by nebyly těmito iniciátory požadovány a nemohly by ani pojmout dopravní aspekty mezikrajského významu, které jim nepřísluší posuzovat.“

V **první rovině (fázi)** je vymezila vláda v **Politice územního rozvoje ČR**,¹⁴ a to

- nejprve v prvním znění Politiky územního rozvoje z roku 2008 v článku 83 v podobě koridoru vysokorychlostní železniční dopravy VR1: „*Vymezení: (Dresden-) hranice SRN/ČR–Praha, (Nürnberg-) hranice SRN/ČR–Plzeň–Praha, Praha–Brno–hranice ČR/Rakousko, resp. SR (–Wien, Bratislava), Brno–Ostrava–hranice ČR/Polsko(–Katowice).*“;¹⁵
- později v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR z roku 2015, rovněž v článku 83, v podobě mírně pozměněného koridoru VR1;
- a nakonec v rozhodující **Aktualizaci č. 4 PÚR ČR z roku 2021** v čl. 83a až 83h již jako celostátní systém RS1, RS2, RS3, RS4 a RS5 (tj. systém Rychlých spojení podle výše citovaného Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR) v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy ŽD1 až ŽD8:
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–Praha];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD2 [RS4 úsek Praha–Kralupy nad Vltavou–Most];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD3 [RS2 úsek Brno–Šakvice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava)];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD7 [RS3 úsek Praha–Beroun]; a
 - ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice–ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].

V souladu s § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona z roku 2006¹⁶ bylo vymezení koridorů dopravní infrastruktury, a tedy i koridorů ŽD1 až ŽD8, v Politice územního rozvoje ČR pouze „*schematické*“, tzn. jen jako spojnice dvou míst uvedených v textové části PÚR ČR. K tomu uvádí sama PÚR ČR v kapitole 5 v článku 76: „*Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního*

¹⁴ Politika územního rozvoje ČR, dostupná na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj („MMR“) na adrese: <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky> (cit. 7.11.2025).

¹⁵ Šlo ve skutečnosti o soubor koridorů, které však ve svém celku zahrnovaly jen část později schváleného celostátního systému Rychlých spojení.

¹⁶ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon z roku 2006“).

rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky.“ Navíc: na základě přechodných ustanovení § 318 odst. 1 a § 334a odst. 2 věta poslední stavebního zákona z roku 2021¹⁷ ve spojitosti s § 70 odst. 3 věta poslední stavebního zákona z roku 2021 ode dne 1. 7. 2024 již Politika územního rozvoje ČR není závazná pro rozhodování v území (na rozdíl od předchozí úpravy v § 31 odst. 4 stavebního zákona z roku 2006).

Pozdější aktualizace (přesněji řečeno: změna) č. 9 PÚR ČR, schválená usnesením vlády ze dne 29. 1. 2025 č. 64/2025, v návaznosti na znění § 71 odst. 1 písm. e) nového stavebního zákona z roku 2021 nahradila v kapitole 5 PÚR ČR dosavadní pojem „koridory a plochy dopravní infrastruktury“ novým pojmem „záměry dopravní infrastruktury“. Nicméně nová úprava nezměnila nic na podstatě „schematického“ vymezení koridorů, resp. záměrů v PÚR ČR. Neboť PÚR ČR i ve znění Změny č. 9 v kapitole 5 v článku 76 uvádí v zásadě totéž, co dříve: „Závazným vymezením záměru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Záměry dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky.“

V druhé rovině (fázi) pak koridory pro VRT již jako „přesné“ koridory dopravní infrastruktury pro veřejně prospěšné stavby, které již jsou závazné pro rozhodování v území, vymezují jednotlivé kraje v zásadách územního rozvoje (ZÚR), resp. v jejich aktualizacích [srov. § 36 odst. 1 a 5 stavebního zákona z roku 2006, shodně § 73 odst. 2 a § 77 odst. 2 písm. e) stavebního zákona z roku 2021]. Ke dni 7. 11. 2025 byly takto vymezeny koridory pro VRT zejména:

- v ZÚR Středočeského kraje z roku 2012: koridor D200 („pro trať Praha – Plzeň, úsek Praha – Beroun“), koridor D201 („pro trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“), koridor D202 („pro trať Praha – Brno, úsek Praha – Poříčany“) a koridor D204 („pro trať Praha – Brno, úsek Praha – Bystřice u Benešova“),¹⁸
- v Aktualizaci č. 1 ZÚR Jihomoravského kraje z roku 2020: „koridor vysokorychlostní trati DZ11 VRT Brno – Šakvice“;¹⁹
- v 10. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje z roku 2023: změna koridoru D201;²⁰

¹⁷ Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon z roku 2021“).

¹⁸ ZÚR Středočeského kraje z roku 2012, dostupné na adrese: <https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/zasady-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje> (cit. 7.11.2025).

¹⁹ Aktualizace č. 1 ZÚR Jihomoravského kraje z roku 2020, dostupná na adrese: https://www.jmk.cz/archiv/oup/zur_jmk_a1_PZ/WEB_VYROK/ (cit. 7.11.2025).

²⁰ 10. aktualizace ZÚR Středočeského kraje z roku 2023, dostupná na adrese: <https://stredoceskykraj>.

- v 5. aktualizaci ZÚR Ústeckého kraje z roku 2024: koridor ŽD1 vymezený v PÚR ČR „v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany)“;²¹
- v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje z roku 2024: koridory D216 a D217;²²
- v Aktualizaci č. 3a ZÚR Jihomoravského kraje z roku 2024: prodloužení koridoru DZ11 pro VRT Brno – Šakvice o úsek Šakvice – Rakvice;
- v Aktualizaci č. 3b ZÚR Jihomoravského kraje z roku 2024: „koridor vysokorychlostní trati DZ13 VRT hranice kraje – Brno“;²³
- v Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy z roku 2025: „[k]oridor vysokorychlostní tratě pro Východní vstup RS ... Vymezení: Koridor pro vysokorychlostní trať je vymezen z železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D11“;²⁴

V dalších krajích se podobné aktualizace v současné době pořizují, např. v Kraji Vysočina je to návrh Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina: „koridor ZK01 pro umístění vysokorychlostní trati (Praha –) hranice Středočeského kraje – Světlá nad Sázavou – Jihlava – Velká Bíteš – hranice Jihomoravského kraje (– Brno)“.²⁵

Vláda má ve stavebním zákoně již od 1. 1. 2021 pravomoc k vydání **územního rozvojového plánu** jakožto celostátní územně plánovací dokumentace, která má na základě politiky územního rozvoje vymezit „přesné“ koridory mezinárodního a republikového významu a současně má být závazná pro rozhodování v území.²⁶ Nicméně: vláda tento nástroj územního plánování pro vymezení celostátní sítě VRT (tzv. Rychlých spojení) podle platné PÚR ČR nevyužila, ačkoli je územní rozvojový plán právě pro tento typ celostátních záměrů dopravní infrastruktury zákonem určen, neboť umožňuje pořídit, posoudit a vymezit celostátní síť koridorů v jednom

[cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/10.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje](https://web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/10.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje) (cit. 7.11.2025).

²¹ 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje z roku 2024, dostupná na adrese: <https://geoportal.kr-ustecky.cz/portal/up/kraj> (cit. 7.11.2025).

²² 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje z roku 2023, dostupná na adrese: <https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/9.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje> (cit. 7.11.2025).

²³ Aktualizace č. 3a a č. 3b ZÚR Jihomoravského kraje z roku 2024, dostupné na adrese: <https://www.jmk.cz/content/29708> (cit. 7.11.2025).

²⁴ Aktualizace č. 10 ZÚR hlavního města Prahy z roku 2025, dostupná na adrese: https://uzr.praha.eu/uzplan/Uzemni_plan_HMP/AZUR-10/OOP.html (cit. 7.11.2025).

²⁵ Návrh Aktualizace č. 10 ZÚR kraje Vysočina, dostupný na adrese: <https://pupo.kr-vysocina.cz/up/kraj> (cit. 7.11.2025).

²⁶ Srov. § 35a odst. 1, 2 a 3 a § 35b odst. 2 písm. a) a b) stavebního zákona z roku 2006 ve znění zákona č. 403/2020 Sb., resp. § 20 písm. e), § 73 odst. 2, 74 odst. 2 písm. a) a d) a § 76 odst. 1 stavebního zákona z roku 2021.

právním aktu a ve všech souvislostech v rámci celé ČR, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí.²⁷

Lze tak učinit tento **dílčí závěr**: „přesné“ koridory pro vysokorychlostní tratě nevymezuje v ČR vláda v územním rozvojovém plánu jako jeden celostátní systém, navzdory tomu, že je sama jako celostátní „*systém Rychlých spojení*“ schválila v usnesení vlády ze dne 22.5.2017 č. 389 a v PÚR ČR. Ale vymezují je „**kus po kuse**“ jednotlivé kraje v zásadách územního rozvoje, jak bylo popsáno výše.

4. Aplikace právních východisek na vymezené právní otázky

Z hlediska ustanovení čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice SEA ve spojitosti s bodem 7 písm. a) přílohy č. I směrnice EIA a § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 ve spojitosti s bodem 44 Přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí mají výše zmíněné zásady územního rozvoje, resp. jejich aktualizace, povahu **dílčích koncepcí**, které stanoví jen dílčí (omezený) rámec pro část celkového celostátního záměru VRT (resp. „*Rychlých spojení*“) v ČR. Tak např. koridory D201, D202, D216 a D217, vymezené v ZÚR Středočeského kraje, popř. v jejich 9. aktualizaci, nebo koridory DZ11 a DZ13, vymezené ZÚR Jihomoravského kraje, resp. v jejich aktualizacích č. 1, 3a a 3b, představují jen dílčí (omezené) rámce pro budoucí schvalování jen části (celého) záměru na výstavbu VRT v ČR. Záměr na výstavbu vysokorychlostních tratí v ČR je totiž závazně vymezen jako celostátní systém tzv. Rychlých spojení (RS), jak bylo vysvětleno výše a jak se uvádí i v odůvodněních příslušných aktualizací zásad územního rozvoje.²⁸ A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v PÚR ČR (ve znění její Aktualizace č. 4) v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují i klíčové koridory ŽD1, ŽD3, ŽD4, ŽD5, ŽD6 a ŽD8.

Výše vyjmenované koridory pro VRT, vymezené v jednotlivých ZÚR Ústeckého kraje, Středočeského kraje, hl. m. Prahy, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, představují jen dílčí prvky v systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším schematicky vymezených koridorů ŽD1, ŽD3 a ŽD4 ve smyslu PÚR ČR. Ty totiž představují alespoň ucelený pod-systém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní pro-

²⁷ Srov. § 35a odst. 1 ve spojitosti s § 19 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006, resp. § 76 odst. 2 ve spojitosti s § 40 odst. 2 a 3 a § 89 odst. 3 písm. a) stavebního zákona z roku 2021.

²⁸ Tak např. v textové části odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje se v tomto ohledu uvádí: „Koridory navržené v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje jsou součástí těchto rychlých spojení: RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice, RS 5 Praha – Wrocław“ (str. 9 a 23); „Koridor D216 je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, ...“ (str. 23); nebo „Koridor DS217 je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel.“ (str. 24).

pojení hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně pod názvem *Via Vindobona*.²⁹

Celý systém VRT, resp. Rychlých spojení, v ČR ve své úplné podobě je znázorněn pouze na schématu na internetových stránkách Správy železnic, kde je současně na dalším doprovodném schématu zdůrazněn význam sítě VRT ve zkrácení jízdních dob mezi krajskými městy v rámci ČR a do metropolí SRN, Polska, Rakouska, Slovenska a Maďarska:



Zdroj: Správa železnic [dostupné na adrese: <https://vrtky.cz/useky-a-mapy> (cit. 7.11.2025)]

²⁹ Srov. tiskové zprávy (TZ) Ministerstva dopravy: TZ „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobona zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [dostupné na adrese: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Z-Prahy-do-Berlina-ci-do-Vidne-za-mene-nez-2-5-hod> (cit. 7.11.2025)], a TZ „Vláda schválila návrh smlouvy o výstavbě Krušnohorského tunelu mezi Českem a Německem“, Ministerstvo dopravy, 9.7.2025 [dostupné na adrese: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-navrh-smlouvy-o-vystavbe-Krusnohor> (cit. 7.11.2025)]



Zdroj: Správa železnic [dostupné na adrese: <https://vrtky.cz/o-projektu> (cit. 7.11.2025)]

V postupech, které předcházely vydání jednotlivých ZÚR, resp. jejich aktualizací, vymezujících dílčí koridory pro VRT, a v příslušných procesech SEA, které byly dílčími procesními fázemi těchto postupů a ve kterých byly návrhy jednotlivých ZÚR (resp. jejich aktualizací) posuzovány jako koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice SEA a § 10a odst. 1 písm. a) a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, posuzovaly autorizované osoby, dotčené orgány i příslušný úřad SEA (tj. Ministerstvo životního prostředí) negativní vlivy na životní prostředí pouze z dílčích koridorů VRT, navržených v jednotlivých krajích, a tedy nikoli z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR ČR ve všech dotčených krajích ČR [a dokonce ani z ucelených koridorů, jako např. koridoru ŽD4 Praha-Brno podle čl. 83d PÚR ČR].

Takto omezeně se posuzovaly i **kumulativní a synergické vlivy**, což lze názorně ukázat na příkladu Vyhodnocení vlivů návrhu 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, konkrétně jeho grafické přílohy č. 6 – výkres kumulativních a synergických vlivů:

úze pouze pro koridory v rámci jednoho kraje, takže rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny ve svém celku (kumulaci).

Tyto důsledky lze v konkrétní rovině názorně ukázat na příkladu koridorů D216 a D217, které vymezila 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje ve volné krajině v okresech Kolín, Kutná Hora a Nymburk.³⁰

Omezenost (zúženost) v posouzení negativních vlivů na životní prostředí pouze ohledně koridorů D216 a D217 ve Středočeském kraji se projevila především v těchto zásadních ohledech:

Při posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny dospěl kraj k závěru o „pouze lokálním vlivu“: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“³¹

Při posouzení negativních vlivů na zaborův zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) vyšla autorizovaná osoba, Ministerstvo životního prostředí (MŽP) jako příslušný úřad SEA i Krajský úřad Středočeského kraje jako pořizovatel jen ze záborů v rámci dotčené části Středočeského kraje, které odhadly v rozsahu 246,24 ha ZPF a 14,23 ha PUPFL.³² Což pořizovatel zhodnotil jako „jen malý vliv“: „Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“³³

Nevyváženost v posouzení [a] přínosů na jedné straně a [b] negativních vlivů na životní prostředí na druhé straně se pak projevila především v tom, že pořizovatel posuzoval přínosy pro zkrácení doby jízdy a pro obslužnost měst z celých úseků VRT Praha-Brno-Ostrava, Praha-Brno-Břeclav, Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, tzn. nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci hlavního města Prahy, Pardubického kraje, Královéhradeckého kraje, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje.³⁴

³⁰ Srov. 9. Aktualizaci ZÚR Středočeského kraje, včetně Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, dostupné na internetových stránkách Středočeského kraje na adrese: <https://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/?dir=%DAZEMN%CD%20PL%20C1NOV%20C1N%CD%20NA%20DAROVNI%20KRAJE/Z%20CISADY%20DAZEMN%20DHO%20ROZVOJE%20SK/9.%20AKTUALIZACE%20Z%DAR%20SK> (cit. 7.11.2025).

³¹ Srov. odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, textová část, str. 13 a 30.

³² Srov. odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, textová část, str. 28, 29 a 31.

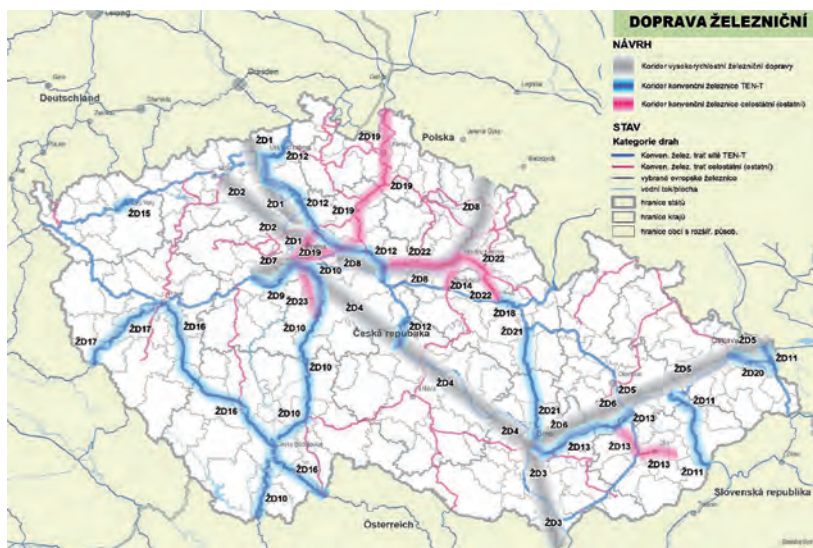
³³ Srov. odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, textová část, str. 12, 13 a 30.

³⁴ Z odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje: „Koridor DS216 je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, neboť totiž spojí tři největší města v zemi. Vysokorychlostní vlaky na této trati ale obslouží také Jihlavu, Olomouc a další regionální centra. Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl. ... 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. ... Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních

Obdobným (tj. omezeným a nevyváženým) způsobem jsou negativní vlivy koridorů VRT na životní prostředí posuzovány i při pořizování a vydávání zásad územního rozvoje či jejich aktualizací ve všech ostatních krajích, v nichž se „kus po kuse“ vymezují koridory pro celostátní systém Rychlých spojení na základě Politiky územního rozvoje ČR.

Druhá rovina problému je pak v tom, že vlivy (celého) výše popsaného rámce pro (celý) záměr vysokorychlostních tratí v ČR nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí ani **při pořizování PÚR ČR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021**, která do PÚR ČR vložila ustanovení o nových koridorech vysokorychlostní železniční dopravy v současné podobě.

Při pořizování PÚR ČR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém vysokorychlostních tratí (tzv. Rychlých spojení) posouzeny proto, že PÚR ČR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „**schematicky**“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona z roku 2006, a tedy velmi neurčitě, jak již bylo výše vysvětleno. Schematické vymezení koridorů pro VRT je názorně vidět mj. na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR ČR v úplném znění ke dni 1. 3. 2024:



dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě. ... Koridor DS217 je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Paradubice – Wrocław, která propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel. Cesta z Prahy bude trvat okolo 30 minut, trať zajistí rychlou dopravu do turistických oblastí Krkonoš a Orlických hor. První část této VRT bude realizována současně s VRT Praha – Brno, protože úsek Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) je pro obě tratě společný.“ (srov. odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, textová část, str. 23–24).

V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridory pro VRT povedou, nemohla být při pořizování PÚR ČR, resp. její Aktualizace č. 4, většina negativních vlivů na životní prostředí skutečně posouzena. To je výslovně a opakovaně uvedeno i ve „*Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*“, např. v „*Části – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*“ na str. 19 pro koridor ŽD8, tj. RS 5 úsek Praha – Hradec Králové – hranice ČR/Polsko (– Wrocław): „*Potenciální vlivy na životní prostředí jsou podrobně popsány v části A – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.*“ (podtrhl navrhovatel). Popř. dále v příloze A Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, tj. v „*Části A – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí*“, např.

- v kap. 6, oddíl „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“, na str. 126–127: „*[k]umulace negativních vlivů na životní prostředí lze předpokládat především v těchto oblastech: a) Kumulativní zábory půdního (zemědělského i lesního) fondu – toto je předpokládáno především u dopravních koridorů (silniční a železniční) a ploch (letišť) b) Ovlivnění migrační prostupnosti území – na úrovni PÚR ČR se jedná o dopravní koridory (silniční a železniční), které zvyšují fragmentaci krajiny a negativně ovlivňují migrační prostupnost území. Protože k narušení migrační prostupnosti dochází u více koridorů, jedná se o kumulativní ovlivňování migrační prostupnosti v rámci ČR.*“;
- v kap. 6, oddíl „*Nejistoty hodnocení*“, na str. 127: „*Nejistoty hodnocení vychází zejména z obecnosti koncepce a její podrobnosti. Koncepce vymezuje koridory a plochy jejich výčtem s uvedením pouze nejzákladnějších informací, jako je jejich vymezení a důvody vymezení. Vymezení je v případě koridorů dáno spojnicemi bodů, přesnější vedení koridoru není dáno a bude řešeno v navazujících zásadách územního rozvoje a územních plánech obcí. V řadě případů proto není možno určit vlivy na konkrétní lokality a uváděné vlivy či rizika je proto nutné chápat jako orientační.*“;
- v kap. 13 „*Příloha č. 1: Tabeleární přehled vyhodnocení vlivů nových koridorů a ploch*“, pro koridor ŽD4 (tj. RS1 úsek Praha-Brno) „*Souhrnný komentář SEA*“ na str. 179: „*Trasa záměru ŽD4 není doposud územně stabilizována, je proto obtížné, vyhodnotit konkrétní vlivy. V současnosti je sledováno tzv. „severní“ trasování přes Poříčany a Havlíčkův Brod, i když doposud bez konkrétních variant (ÚTS je ve stádiu zpracování). Za hlavní vlivy lze předpokládat zábory půdního fondu a snížení migrační prostupnosti krajiny. S ohledem na neznalost trasy koridoru konkrétněji nevyhodnotitelné.*“.

5. Shrnutí a závěry

Z předchozí analýzy vyplývají tato zjištění:

- A) Chybí posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) z celého „*rámce*“ pro (celý) systém tzv. Rychlých spojení v ČR. A dokonce chybí i posouzení vlivů na životní prostředí z ucelených stěžejních koridorů (Dresden-) Ústí nad Labem-Praha, Praha-Brno-Ostrava (-Katowice), popř. Praha-Brno-Břeclav].
- B) Při pořizování PÚR ČR (resp. její Aktualizace č. 4) byly posouzeny vlivy na životní prostředí sice ze všech koridorů VRT ŽD1 až ŽD8, ale jen **neurčitě**.
- C) Při pořizování jednotlivých zásad územního rozvoje, resp. jejich aktualizací, byly posouzeny vlivy z koridorů VRT na životní prostředí sice určitě, ale jen **územně omezeně** ohledně dílčích koridorů v rámci jednotlivých krajů, popř. dokonce jen v rámci jejich oblastí krajů (typicky ve Středočeském kraji a v Jihomoravském kraji).
- D) V důsledku [i] neurčitěho posouzení vlivů koridorů pro VRT při pořizování PÚR ČR a [ii] územně omezeného posouzení vlivů koridorů pro VRT při pořizování zásad územního rozvoje či jejich aktualizací v jednotlivých krajích tak **celkové vlivy koridorů, jež představují „rámec“ pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, nebyly posouzeny**. Především chybí posouzení [a] kumulativních vlivů systému Rychlých spojení (tj. koridorů ŽD1 až ŽD8 podle PÚR ČR) jako celku a [b] kumulativních vlivů systému Rychlých spojení ve spojitosti s dálniční sítí, a to na celkovou fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR a na celkový rozsah záborů ZPF a PUPF v rámci celé ČR.
- E) Vzhledem k tomu, že **nebyly posouzeny celkové vlivy ani jediného uceleného koridoru VRT v ČR**, a tedy ani koridoru Praha-Brno, pak ze stejných důvodů, jaké byly výše vysvětleny, chybí i dílčí posouzení kumulativních vlivů z jednotlivých ucelených koridorů VRT ve spojitosti s jednotlivými ucelenými koridory dálnic. V důsledku toho chybí i posouzení kumulativních vlivů VRT Praha-Brno a dálnice D1 Praha-Brno, což je zvláště závažné s ohledem na to, že koridor VRT Praha-Brno (v tzv. severní variantě přes Poříčany) se vymezuje ve volné krajině a mimo návaznost na stávající koridor dálnice D1.
- Tyto nedostatky jsou závažné ještě ze dvou dalších důvodů. Za prvé: Z žádného podkladu, který vládní a správní orgány a organizace v souvislosti se záměrem Rychlých spojení dosud vypracovaly, není jasné, jaký má být celkový (kumulativní) zábor zemědělské a lesní půdy kvůli výstavbě celého systému Rychlých spojení. Za druhé: Dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české krajiny, jako je Kouřimsko, Kutnohorsko, Českomoravská vrchovina či Haná v okolí Tovačova, je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru na výstavbu VRT, a to jak pro obyvatelstvo, tak pro přírodu. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (resp. Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní a železniční dopravní cesty ze všech sousedních států.

- F) Územní omezenost při posuzování vlivů jen dílčích koridorů VRT v rámci jednotlivých krajů vedla k tomu, že negativní vlivy „*rámce pro budoucí schvalování (povolení) záměru*“ Rychlých spojení jsou **uměle podhodnocené**. S ohledem na to, že umělé podhodnocení negativních vlivů celého rámce pro záměr Rychlých spojení přineslo odpůrci příznivější výsledek, se zřejmě jedná o případ **právně nepřipustné salámové metody (*salami slicing*)**, která je podobná nepřipustné salámové metodě uplatněné v souvislosti s procesem EIA ve smyslu výše zmíněného rozsudku Soudního dvora EU ze dne 21. 9. 1999 ve věci C-392/96 (*Komise vs. Irsko*) i rozsudku NSS ze dne 13. 12. 2018 č. j. 6 As 139/2017-73. V tomto rozsudku NSS v souvislosti s posuzováním vlivů stavby rozdělené na více etap v procesu EIA konkrétně judikoval: „*O nepřipustnou salámovou metodu se jedná zejména tehdy, pokud etapizace výstavby umožní stavebníkovi vyhnout se určitým zákonným požadavkům či dosáhnout pro sebe příznivějšího výsledku (a například pro životní prostředí méně příznivého výsledku). V každém případě je vždy nutné v případě rozdělení stavby na jednotlivé etapy zohlednit jejich společnou existenci a společný dopad na zákonem chráněné zájmy. Je však třeba zároveň vzít v úvahu nutnou a logickou etapizaci výstavby, kdy zejména u rozsáhlejší výstavby zpravidla nebude z objektivních důvodů možné realizovat všechny stavby v časově blízce souvisejícím termínu. Je možné přihlídnout též k vzájemné podmíněnosti jednotlivých částí výstavby. Pokud by například nebylo možné očekávat rozumné využití první části bez částí navazujících nebo by byly všechny stavby podmíněny novým společným řešením dopravní obslužnosti, je třeba důsledně trvat na vyhodnocení společného vlivu všech etap již v první fázi výstavby. Naopak méně rigidně je možné posuzovat případy, kdy jednotlivé etapy výstavby mohou v území plnit svoji funkci zcela samostatně a ani ve vzájemném spojení nelze očekávat výrazný negativní vliv na životní prostředí. Ani v takovém případě však není možné vyhnout se posuzování tzv. kumulativních a synergických vlivů, které může vyústit až v závěr, že navazující výstavba není s ohledem na kumulativní zátěž území přípustná.*“
- G) Popsané nedostatky ve svém souhrnu znamenají, že při posuzování vlivů jen dílčích koridorů VRT, vymezených v ZÚR jednotlivých krajů, resp. v jejich aktualizacích, nemohlo jít o skutečné posouzení vlivů koncepce, která stanoví „*rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměru*“ Rychlých spojení ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice SEA ve spojitosti s bodem 7 písm. a) přílohy č. I směrnice EIA a § 10a odst. 1 písm. a) a odst. 2 ve spojitosti s bodem 44 Přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Neboť **takto pojatý proces SEA ztrácí svůj vlastní smysl**, tj. „*systematického*“ posouzení vlivů na životního prostředí.

Seznam pramenů:

DVOŘÁK, L.: Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí. České právo životního prostředí. Praha: Česká společnost pro právo životního prostředí. 2010. Ročník X, č. 1/2010 (27)

DVOŘÁK, L.: Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2024

MALÁ, Z., ČERNÝ, P.: Hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v novém stavebním zákoně. Správní právo, 2025, č. 3

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2008 č. j. 9 Ao 2/2008-62

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010 č. j. 8 Ao 2/2010

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2014 č. j. 4 AOs 1/2013/125

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 12. 2018 č. j. 6 As 139/2017-73

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 2. 2023 č. j. 8 As 98/2020-235

rozsudek Soudního dvora EU ze dne 21. 9. 1999 ve věci C-392/96 (*Komise vs. Irsko*)

THE PROCESS OF ASSESSING THE ENVIRONMENTAL IMPACT OF CONCEPTS (SEA) IN CONNECTION WITH THE PLAN TO BUILD A NATIONWIDE NETWORK OF HIGH-SPEEDRAILWAYS (VRT) IN THE CZECH REPUBLIC

Abstract:

The article deals with the process of assessing the environmental impact of concepts (SEA) in connection with the plan to build a nationwide network of high-speedrailways (VRT) in the Czech Republic. Specifically, it addresses the question of whether Czech administrative authorities can carry out the SEA process by dividing the framework for the nationwide HSR project into the spatial development policies of individual regions and assessing the environmental impacts of the HSR corridors only within the limited territory of individual regions (when the assessment of impacts from schematically defined corridors for HSR in spatial development policy is vague). The author concludes that this is a case of legally inadmissible salami slicing, which is contrary to the European SEA Directive and renders the SEA process meaningless.

Keywords: assessment of the impact of concepts on the environment (SEA), spatial planning, spatial development policy, principles of spatial development, high-speed railways, salami slacing