

**Krajskému úřadu Středočeského kraje  
odboru územního plánování a stavebního řádu  
Zborovská 11  
150 00 Praha 5**

**IDDS: keebyyf**

**Ke sp. zn.: SZ 061260/2020/KUSK ÚSŘ/HS  
K č. j.: 035585/2022/KUSK**

V Praze dne 16.5.2022

Věc: řízení o návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Podání: **připomínky k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

Podání činí: **spolek VRTáci, z.s.**, identifikační číslo: 106 70 254, se sídlem Tuchtovice 29, Vidice, PSČ: 284 01,

(dále též jen „*podatel*“),

zastoupen: JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., advokátem, evid. č. ČAK: 12130, identifikační číslo: 714 68 471, se sídlem Aranžérská 166, Praha 9, PSČ: 190 14

Příloha: plná moc ze dne 12.5.2022

## I. PŘEDMĚT PŘIPOMÍNEK

1. Podatel na základě § 42b odst. 4 ve spojitosti s § 39 odst. 2 stavebního zákona a na základě oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 24.3.2022 sp. zn. SZ 061260/2020/KUSK ÚSR/HS č. j. 035585/2022/KUSK tímto podává níže uvedené **připomínky**:
  - a) **k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje** (dále též jen „*návrh 9. AZÚR SK*“), který vymezuje koridory pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní trati („*VRT*“) Poříčany – Světlá nad Sázavou a spojka v úseku VRT Nymburk, včetně staveb souvisejících, a
  - b) **k Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území<sup>1</sup>** (dále též jen „*Vyhodnocení vlivů*“).

## II. PODATEL PŘIPOMÍNEK

2. Podatel je spolkem, jehož účelem i posláním podle stanov je „*ochrana přírody a krajiny, životního prostředí veřejného zdraví a kvality života*“. Jeho cílem podle Kodexu přijatého členskou schůzí dne 21.1.2022 je objektivní vyhodnocení ekonomických, ekologických a sociálních dopadů výstavby soustavy VRT v ČR jako celku.<sup>2</sup>
3. Podatel je spolkem s územní působností pro oblasti dotčené záměrem na výstavbu systému VRT, a to zejména ve Středočeském kraji v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, ale i v dalších krajích ČR, jako je kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a další. Má proto místní vztah k oblasti regulované návrhem 9. AZÚR SK, neboť navržené koridory D216 a D217 pro VRT procházejí okresy Kolín, Nymburk a Kutná Hora.
4. Sídlo podatele je v obci Vidice, na jejímž území je navržen koridor D216 pro VRT.
5. Podatel sdružuje občany, kteří trvale žijí, podnikají a/nebo vlastní nemovitosti v obcích přímo dotčených navrženým koridorem D216 pro VRT, zejména v obcích Vidice, Košice, Suchdol, Nepoměřice, Onomyšl a další.

---

<sup>1</sup> Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021.

<sup>2</sup> Viz „*Kodex VRTáci, z.s.*“, dostupný *on line* na internetové adrese: <https://www.vrtaci.cz/kodex-vrtaci/> (cit. 14.5.2022).

### III. OBSAH PŘIPOMÍNEK

#### III.1. Vymezení dotčeného území

6. Přípomínky se vztahují k dotčenému území, které je - v souladu s kap. 1. Textové části návrhu 9. AZÚR SK - vymezeno územími těchto obcí:
- a) dotčených koridorem D216, a to [i] v okrese Kolín: Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrášťany, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojšice, Třebovle, Vrbčany a Zalesany, [ii] v okrese Kutná Hora: Čejkovice, Černíny, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice a Zbýšov, a [iii] v okrese Nymburk: Chrást a Kounice;
  - b) dotčených koridorem D217, a to [i] v okrese Kolín: Poříčany, a [ii] v okrese Nymburk: Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice a Zvěřínek.

#### III.2. Důvody připomínek

##### III.2.1.

*Chybějící posouzení celého systému koridorů pro VRT v rámci celé ČR z hlediska vlivů na životní prostředí:*

7. Návrh 9. AZÚR SK posuzuje vlivy na životní prostředí pouze pro koridory navržené ve Středočeském kraji a pouze z hlediska vlivů na životní prostředí v tomto jediném kraji, a tedy nikoli pro celý systém koridorů pro vysokorychlostní tratě podle Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 4 (dále též jen „PÚR“) a z hlediska vlivů na životní prostředí ve všech dotčených krajích ČR. Jedná se o klasický příklad tzv. salámové metody (*salami slicing*), který vedl k umělému podhodnocení negativních vlivů. Tato metoda při posuzování návrhu 9. AZÚR SK totiž vedla k tomu, že se [a] přínosy posuzovaly pro ucelené úseky vysokorychlostních tratí i mimo Středočeský kraj, zejména pro úseky Praha-Brno-Ostrava a Praha-Hradec Králové/Pardubice-Wroclaw, zatímco [b] negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo se posuzovaly pouze v rámci Středočeského kraje. Výsledné posuzování je tak omezené a nevyvážené, neboť rozsáhlé a významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo v rámci všech dotčených krajů nebyly posouzeny a zváženy ve svém celku.
8. Příkladem takto užšího (omezeného) posouzení negativních vlivů na fragmentaci krajiny a na záborů ZPF pouze v rámci Středočeského kraje je vyhodnocení na str. 13 textové části odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZUR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL.“ Na druhé straně příkladem širšího posouzení přínosů ucelených úseku Praha-Brno a Praha-Ostrava na zkrácení doby jízdy v rámci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje je vyhodnocení na str. 22 textové části odůvodnění: „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 hodinu a půl.“*

9. Na podporu této připomínky uplatňuje podatel následující podrobné argumenty:
10. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí všechny plány a programy, potažmo koncepce, 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 2011/92/EU, kde je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.
11. Navazující ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, prostřednictvím kterých se citovaná ustanovení evropské směrnice transponují do českého právního řádu, je pak třeba vykládat - v souladu s uvedenou směrnicí - tak, že u koncepcí, které „stanoví rámec pro budoucí schvalování (povolení) záměrů“, **je nutné posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru.** Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.
12. Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dílčí (omezený) rámec pro budoucí schválení 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 se uvádí mj. na str. 10 a 22 textové části odůvodnění návrhu. A takto, tzn. jako celostátní systém, je vymezen primárně v Politice územního rozvoje ČR v podobě koridorů vysokorychlostní železniční dopravy, jež zahrnují především tyto klíčové koridory, do jejichž celku zapadají i navržené koridory podle návrhu 9. AZÚR SK:
- ŽD1 [RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha];
  - ŽD4 [RS1 úsek Praha-Brno];
  - ŽD6 [RS1 úsek Brno-(Přerov)-Prosenice];
  - ŽD5 [RS1 úsek Prosenice-Ostrava-hranice ČR/Polsko (- Katowice)]
  - ŽD3 [RS2 úsek Brno-Šakvice-Břeclav-hranice ČR/Rakousko, Slovensko (- Wien/Bratislava)]; a
  - ŽD8 [RS5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (-Wroclaw)].
13. **Koridory D216 a D217, vymezené v návrhu 9. AZÚR SK ve Středočeském kraji, představují jen dva dílčí prvky v celém systému Rychlých spojení, samy o sobě nemají smysl a jsou nutně nedílnou součástí přinejmenším koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR.** Ty totiž představují ucelený podsystém Rychlých spojení v rámci ČR, umožňující vysokorychlostní dopravní propojení především hlavních německojazyčných metropolí Berlína a Vídně - tzv. *Via Vindobonna*.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Srov. článek „Z Prahy do Berlína či do Vídně za méně než 2,5 hodiny, Via Vindobonna zkrátí spojení metropolí“, Ministerstvo dopravy, 17.5.2021 [on line], 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. 11.5.2022]

14. Nicméně: vlivy (celého) právě popsaného rámce pro (celý) záměr Rychlých spojení nebyly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ani při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4 z roku 2021. A nebyly posouzeny ani nyní při pořizování návrhu 9. AZÚR SK. Je tomu tak z následujících důvodů:
15. Za prvé: Při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, nemohly být vlivy celého rámce pro systém Rychlých spojení posouzeny proto, že PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, vymezuje koridory pro VRT pouze „schematicky“ ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, a tedy velmi neurčitě. To je patrné zejména na Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR, kde je koridor pro VRT vymezen v šířce 40 km. **V důsledku schematického vymezení, a tedy značné neurčitosti ohledně klíčové otázky, kudy vlastně koridor pro VRT povede, nemohla být při pořizování PÚR, resp. její Aktualizace č. 4, většina vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví skutečně posouzena.** Což je výslovně opakovaně uvedeno i ve Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území – „Část – Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“, například na str. 19 a 184 pro koridor ŽD8: „Prozatím nebylo stanoveno konkrétní směřování koridoru ŽD8, proto jej nelze podrobněji vyhodnotit.“ Nebo v Příloze A Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 na udržitelný rozvoj území – „Část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ v kap. 6 na str. 130:
- „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.“
  - „[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.“
16. Za druhé: Při pořizování návrhu 9. AZÚR SK byly posouzeny [a] pouze vlivy koridorů D216 a D217, a tedy jen dvou poměrně krátkých úseků z celého systému koridorů pro VRT podle PÚR, a to [b] pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje. Například v textové části odůvodnění návrhu:
- na str. 13: úvaha, že „[n]avržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny“;
  - na str. 13: úvaha, že „[z]áměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL“;
  - na str. 25-26: odhadované zábory zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též jen „PUPFL“);
17. V důsledku toho ovšem celkové vlivy koridorů, jež představují rámec pro celostátní záměr na výstavbu VRT v ČR, popřípadě alespoň celkové vlivy uceleného podsystemu koridorů ŽD1, ŽD4, ŽD6, ŽD5, ŽD3 a ŽD8 (ve smyslu bodu 12 tohoto podání výše),

nebyly (a nemohly být) posouzeny. Zejména chybí posouzení kumulativních vlivů systému Rychlých spojení jako celku (popřípadě alespoň jeho zmíněného uceleného podsystému) ve spojitosti s dálniční sítí na [a] fragmentaci krajiny a snížení její dostupnosti v rámci ČR a [b] rozsah záborů zemědělské a lesní půdy. Především dopad na fragmentaci dosud poměrně zachovalých oblastí české a moravské krajiny je jeden z nejhorších negativních vlivů záměru VRT. A to je mimořádně závažné s ohledem na skutečnost, že ČR s přirozeným dopravním centrem v Praze (Pražské aglomeraci) je významným středoevropským dopravním uzlem, ve kterém se sbíhají pozemní, železniční i vodní komunikace ze všech sousedních států.

18. Za třetí: Koridory D216 a D217 v návrhu 9. AZÚR SK jsou v řadě svých úseků vymezeny mimo koridory schematicky vymezené v PÚR (ve Schématu 4 „Doprava železniční“ na str. 60 PÚR). Je to zřejmé zejména ve vymezení koridorů D216 a D217 v okrese Kolín a také v okrese Kutná Hora, které vedou zjevně zcela mimo koridory vyznačené v Schématu 4 na str. 60 PÚR. K tomuto specifickému problému uvádí podatel následující úvahy:
19. Je sice pravda, že podle § 38 odst. 1 písm. d) stavebního zákona (ve znění zákona č. 225/2017 Sb.) se v PÚR vymezují plochy a koridory „schematicky“. To ale neznamená, že schematické vymezení v grafických schématech PÚR má být podle stavebního zákona z právního hlediska zcela bezvýznamné. Podle názoru podatele „schematické“ vymezení koridoru ve Schématu 4 na str. 60 PÚR má (musí mít) v kontextu § 32 odst. 1 písm. d) nějaký význam, protože jinak by takové vymezení v grafickém schématu bylo zbytečné a postačovalo by jen vymezení v textové části v podobě uvedení míst (či měst), které má koridor dopravní infrastruktury spojit [k tomu srov. PÚR, bod (76)]. Minimálním významem schematického vymezení koridoru v PÚR je (resp. by mělo být) to, že koridor následně vymezovaný v ZÚR by měl být „zpřesněním“ (ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona) koridoru široce vymezeného v PÚR. To ovšem znamená, že koridor vymezený v ZÚR by se měl pochybovat v rámci (tzn. v širokých mezích) koridoru vymezeného v grafickém schématu PÚR. Tudíž: pokud byla Aktualizace č. 4 PÚR, v níž byly schematicky vymezeny koridory pro VRT, posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (v procesu SEA), musely být základem tohoto posouzení i koridory schematicky vymezené ve Schématu 4 na str. 60 PÚR. Pokud ne, pak takto koridory pro VRT v PÚR nemohly být vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť v procesu SEA nelze v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES posuzovat jen spojení míst (měst) v textové části PÚR.
20. Lze tak učinit tento dílčí závěr: Omezené posouzení pouze koridorů D216 a D217 a pouze z hlediska vlivů v rámci Středočeského kraje, resp. jen v rámci jeho východní části v okresech Kolín, Nymburk a Kutná Hora, a s tím související absence celkového posouzení vlivů celého rámce pro (celý) systém Rychlých spojení, **je v rozporu i se zákonným úkolem územního plánování podle § 18 odst. 2 stavebního zákona „komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území“ i s prioritou (16) PÚR ČR „dávát přednost komplexnímu řešení“** (podtrhl podatel). Návrh 9. AZÚR SK se svými koridory D216 a D217 ve skutečnosti představuje je část (či spíše zlomek) „komplexního řešení“ systému Rychlých spojení, a to jak z hlediska svého předmětu, tak z hlediska rozsahu i obsahu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Navíc: představuje jen dílčí úsek, který vede do značné míry jinudy, než schematicky předpokládá PÚR ČR.

### III.2.2.

*Chybějící test proporcionality při posuzování přiměřenosti zásahu do vlastnictví, majetku a životního prostředí:*

21. **Návrh v textové části odůvodnění zcela postrádá provedení testu proporcionality, v němž by pořizovatel alespoň rámcově a v souladu s ústavním i zákonným principem proporcionality podle čl. 4 odst. 4 ve spojitosti s čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod, § 2 odst. 3 správního řádu a § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a relevantní judikaturou odhadl a zvážil [a] přínosy systému VRT coby záměru sledovaného mj. navrženými koridory D216 a D217 na jedné straně a [b] náklady na výstavbu a provoz tohoto systému a majetkové, nemajetkové a ekologické újmy dopadající na dotčené obce a obyvatelstvo, jejich majetek, kvalitu života a životní prostředí, které lze důvodně předpokládat jako důsledky realizace uvedeného záměru.**
22. Přitom: provedení testu proporcionality chybí [a] nejen pro záměr na výstavbu systému Rychlých spojení v rámci ČR či alespoň jeho uceleného podsystemu ve smyslu bodů 12-13 výše, ale dokonce i [b] pro dílčí část záměru, která je předmětem návrhu 9. AZÚR SK. Z odůvodnění návrhu nelze zjistit, na základě čeho se pořizovatel domnívá, že celkové přínosy pro navržené koridory D216 a D217 převažují nad celkovými náklady a újmami na majetku, životním prostředí a kvalitě života dotčených obcí a obyvatel. Toto vážení učinil pořizovatel pouze pro újmu na veřejném zájmu na využití ložisek písku a šterkopísku Chotouň, Chrástřany u Českého Brodu a Nymburk na str. 17-18 textové části odůvodnění. Jinak ne.
23. Dále: provedení testu proporcionality nemohl pořizovatel učinit ve studii proveditelnosti<sup>4</sup>, na kterou se v textové části odůvodnění na mnoha místech odvolává. **Studie proveditelnosti není součástí ani přílohou návrhu (ani jeho odůvodnění), přičemž platná zákonná úprava v § 172 a 173 správního řádu a § 40 odst. 2 stavebního zákona neumožňuje, aby odůvodnění zásad územního rozvoje mohlo být zčásti obsaženo v jiném dokumentu, na který se v odůvodnění zásad územního rozvoje pouze odkáže.**
24. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
25. **První dílčí argument:** Princip proporcionality (přiměřenosti) je stěžejním hlediskem při vydávání územně plánovací dokumentace (dále též jen „ÚPD“), která vymezuje plochy a koridory zejména pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury jakožto účely pro vyvlastnění ve smyslu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z hlediska tohoto principu je ohledně záměru na výstavbu VRT stěžejní, aby již v této koncepční fázi (tzn. již při pořizování územně plánovací dokumentace) nebyly alespoň rámcově zváženy celkové přínosy, náklady a újmy tohoto rozsáhlého záměru. To vyplývá z použitelné judikatury Ústavního soudu (dále též jen „ÚS“) ÚS a Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“):

---

<sup>4</sup> *Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, Praha-Brno-Břeclav*, SUDOP PRAHA, a.s., SUDOP EU, a.s., 12/2020. Ve věci záměru na výstavbu Rychlých spojení byly vypracovány ještě další dvě studie proveditelnosti na další úseky systému, a to *Studie proveditelnosti – nové železniční spojení Praha – Drážďany*, Správa železnic, 10.12.2020, a *Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov-Ostrava*, SUDOP PRAHA, a.s., 02/2021.

26. Podle rozsudku NSS ze dne 2.2.2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103: „[v] procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévonnými a excesivními zásahy“.
27. Podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 112: „Zde ... 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 ...“ (podtrhli podatelé připomínek).
28. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120, body 47 a 49: „Územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. ... V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek (čl. 11 Listiny), jež je jedním ze základních pilířů, na nichž již po staletí stojí západní civilizace a její svobodný rozvoj. Zásahy do vlastnického práva proto musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona. Přípustnost zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřipustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 Listiny jsouci zásah). (podtrhli podatelé připomínek)
29. Podle nálezu ÚS ze dne 13.8.2002 sp. zn. Pl. ÚS 3/02: „[k] zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody /veřejný statek/ .... Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kriteria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních .... V tomto bodě se vychází ze zvážení empirických, systémových, kontextových i hodnotových argumentů (... empirickým argumentem lze chápat faktickou závažnost jevu, jenž je spojen s ochranou určitého základního práva; systémový argument znamená zvažování



*smyslu a zařazení dotčeného základního práva či svobody v systému základních práv a svobod. Kontextovým argumentem lze rozumět další negativní dopady omezení jednoho základního práva v důsledku upřednostnění jiného; hodnotový argument představuje zvažování pozitiv v kolizi stojících základních práv vzhledem k akceptované hierarchii hodnot).*“ (podtrhli podatelé připomínek)

30. **V souladu s citovanou judikaturou NSS a ÚS by proto v případě záměru na výstavbu VRT v ČR měl pořizovatel již v této koncepční fázi alespoň rámcově odhadnout celkovou přiměřenost záměru, neboť jinak hrozí, že kraje prostřednictvím vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby systému VRT zasáhnou ve velkém rozsahu a významně do nemovitého vlastnictví tisíců vlastníků, aniž ovšem bude alespoň rámcově v územně plánovací dokumentaci ověřeno a odůvodněno, že jde o záměr smysluplný a realizovatelný.**
31. **Druhý dílčí argument: Hledisko hospodárnosti,** zejména rámcové zvážení nákladů na výstavbu a provoz VRT, je pak při pořizování územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT v testu proporcionality nezbytnou premisou, a to především při posuzování druhého a třetího hlediska, a sice hlediska potřeby a hlediska přiměřenosti v užším smyslu ve smyslu výše citovaného nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
32. Je tomu tak ze třech specifických důvodů, které ve svém souhrnu činí ze záměru na výstavbu VRT v ČR zcela mimořádný stavební záměr, který nemá v historii ČR po roce 1989 obdoby:
33. Za prvé: proto, že podle odhadů studií proveditelnosti, na které se návrh v textové části odůvodnění na řadě míst odvolává, mají náklady na výstavbu (tzn. nikoli též na provoz) celého systému Rychlých spojení v ČR činit přibližně 840 miliard Kč a náklady na výstavbu úseku Praha-Brno-Břeclav mají činit přibližně 324 miliard Kč. Jde o astronomické částky, které [a] v historii veřejných investičních projektů ČR po roce 1989 nemají srovnání a [b] pro jejichž financování v době dramaticky rostoucího zadlužení – zejména po koronavirové krizi a energetické a hospodářské krizi vyvolané válkou na Ukrajině - nemá náš stát nemá myslitelně zdroje ani ve státním rozpočtu, ani ve státních fondech, ani jakékoli právní záruky na financování ze zdrojů EU nebo zdrojů státních rozpočtů jiných států, např. SRN nebo Rakouska. Jinak řečeno, jde o záměr mimořádně finančně náročný, který nemá prakticky žádné záruky financování. Nadto: ve většině zemí je provoz na vysokorychlostních tratích ztrátový a musí být dotován z veřejných rozpočtů. Podle B. Feigenbauma „[e]xistují jen dvě vysokorychlostní tratě na světě, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž-Lyon a Tokio-Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat“.<sup>5</sup>
34. Za druhé, proto, že vymezené koridory pro veřejně prospěšné stavby systému VRT předpokládají na základě § 36 odst. 1 a § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona účely pro rozsáhlé vyvlastňování nemovitého majetku nejen v rámci Středočeského kraje, ale i v rámci Ústeckého kraje, hlavního města Prahy, kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje i dalších dotčených krajů. V důsledku čehož má jít o nejrozsáhlejší vyvlastňování nemovitého majetku po roce 1989.

---

<sup>5</sup> Srov. Wikipedie, Vysokorychlostní trať, odkaz na: FEIGENBAUM, Baruch. *High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States*. Policy study 418, 2013, dostupné *on line* na adrese: [https://reason.org/wp-content/uploads/files/high\\_speed\\_rail\\_lessons.pdf](https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf) (cit. 15.5.2022).

35. A za třetí, proto, že v případě návrhu 9. AZÚR SK se jedná o velmi specifickou a velmi úzce zaměřenou koncepci, jejímž jediným účelem i předmětem je jeden konkrétní záměr veřejné dopravní infrastruktury (VRT), financovaný prakticky výlučně z veřejných prostředků. Nejde tedy o celkovou koncepci, jako byly například Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v případě posuzovaném rozsudkem NSS ze dne 21.6.2021 č. j. 1 Ao 7/2011-526, mj. bodech 211-212. Ani o koncepci zahrnující mnoho různých záměrů financovaných mnoha různými subjekty a z mnoha různých veřejných i soukromých zdrojů.
36. Z těchto třech specifických důvodů se podatel domnívá, že při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace vymezující koridory pro VRT musí být alespoň rámcově zváženo též hledisko hospodárnosti.
37. **Třetí dílčí argument:** Z obdobných důvodů, které byly vyloženy výše v oddílu III.2.1., by test proporcionality měl být alespoň rámcově proveden [a] **pro celý záměr na výstavbu VRT v rámci ČR, tzn. pro celý systém Rychlých spojení, popřípadě přinejmenším [b] pro ucelený podsystém popsany v bodech 12-13 výše**, jehož jsou navrhované koridory D216 a D217 nedílnou součástí. Opačný přístup byl znamenal opět klasický případ tzv. salámové metody na úkor dotčených osob. Při pořizování PÚR, respektive její Aktualizace č. 4, nebyl odpovídající test proporcionality proveden, a to především z důvodů neurčitého vymezení koridorů pro VRT v PÚR (k tomu viz body 18-19 výše).
38. **Nedostatky odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK v provedení textu proporcionality jsou především následující:**
39. Za prvé: Návrh v textové části odůvodnění na str. 25-27 konkretizuje pouze celkový rozsah záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ale vůbec se – ani rámcovým odhadem – nezmiňuje o celkovém předpokládaném rozsahu (natož hodnotě) potenciálně vyvlastňovaného majetku (zabraná zemědělská a lesní půda představuje přirozeně jen část z celkového vyvlastňovaného majetku). V odůvodnění návrhu se o vyvlastňovaném majetku dokonce ani vůbec nemluví. Nelze tudíž zjistit, natož ověřit, [a] zda omezení v podobě navržených koridorů splňuje podmínky „*subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv*“ k nemovitostech ve smyslu výše cit. usnesení rozšířeného NSS ze dne 21.7.2009 č. j. 1 Ao 1/2009-120 (body 49 a 52), respektive [b] zda splňuje hledisko přiměřenosti v užším smyslu, jak bylo vyloženo mj. ve výše citovaném nálezu ÚS sp. zn. Pl. ÚS 3/02.
40. Za druhé: Návrh v textové části odůvodnění (ani Vyhodnocení vlivů ani studie proveditelnosti) prakticky neposuzuje ekonomické újmy spočívající [a] ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, a [b] v ekonomickém útlumu v širších dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšení izolovanosti řady obcí i měst „za tratí“ od ekonomických a správních center ucelených lokalit či regionů - například částečné izolování obcí a měst jižně od koridoru D216 od okresních měst severně od tohoto koridoru (Kolín a Kutná Hora).

41. Za třetí: Vyhodnocení vlivů posuzuje řadu negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Ale toto posouzení není v návrhu, respektive v textové části jeho odůvodnění, vůbec zasazeno do celkového algoritmu (testu) proporcionality, který spočívá v následném zvážení a porovnání těchto negativních vlivů (tzn. celkové nemajetkové a ekologické újmy) s celkovými odhadovanými přínosy záměru. Toto posouzení není obsaženo ani ve studiích proveditelnosti.
42. Za čtvrté: V kontextu argumentů uvedených výše v bodech 25-37 je třeba namítnout, že se návrh v textové části odůvodnění vůbec nezabývá hlediskem hospodárnosti. Zejména se nezabývá otázkou odhadované výše nákladů na výstavbu ani na provoz VRT, a to ani pro část záměru v rámci Středočeského kraje, ačkoli ve studiích proveditelnosti, na které se odůvodnění návrhu opakovaně odvolává, se nákladovou a vůbec finanční stránkou záměru do podrobností zabývá. Odhadovaná výše nákladů na výstavbu VRT, byť jen v rámci Středočeského kraje, tak není v odůvodnění návrhu ani zmíněna. Podle názoru podatele je tak návrh v tomto ohledu v rozporu [a] nejen s principem proporcionality, ale – s ohledem na to, že převážná část záměru předvídaného v navržených koridorech bude financována z veřejných rozpočtů – [b] i s úkolem územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona „*prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území*“. V této souvislosti podatelé poznamenávají, že si jsou vědomi toho, že otázka „*finanční náročnosti realizace obsahu zásad územního rozvoje*“, popřípadě otázka „*hospodárnosti vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů*“ ve smyslu § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona není podle judikatury obecně hlediskem **pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí** [zejména podle rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 211-212]. Nicméně: ze specifických důvodů týkajících se mimořádnosti záměru na výstavbu VRT, vysvětlených v bodech 33-35 výše, je otázka hospodárnosti nezbytným hlediskem **pro aplikaci testu proporcionality** při vymezení koridorů v ÚPD, a to zejména pro vážení potřebnosti a přiměřenosti zásahu do vlastnických a majetkových práv podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 ve spojitosti s čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a podle § 36 odst. 1 ve spojitosti s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.
43. Za páté: Jak bylo vysvětleno výše v bodu 23, rozbor hlediska hospodárnosti záměru pouze ve studiích proveditelnosti, na které se sice návrh 9. AZÚR SK v odůvodnění odvolává, ale které nejsou jeho součástí ani přílohou, není z hlediska zákonné úpravy přípustný.
44. Lze tak shrnout, že návrh 9. AZÚR SK neprovádí žádné, byť jen rámcové, vážení a porovnání celkových přínosů a celkových nákladů a újmy záměru, a tudíž je v tomto směru nejen nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101b odst. 4 a § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ale hlavně neúplný, a tedy nezpůsobilý k věcnému projednání a zvážení v zastupitelstvu kraje. **Z návrhu 9. AZÚR SK si nelze udělat ani přibližnou představu, zda celkové přínosy záměru sledovaného mj. navrženými koridory převažují nad celkovými náklady a újmami záměru VRT.**
45. K této chybějící stránce návrhu (resp. jeho odůvodnění) nemůže veřejnost přirozeně uplatit žádné konkrétnější připomínky. A proto nezbyvá nic jiného, než aby pořizovatel tento klíčový aspekt odůvodnění návrhu doplnil, a poté takto doplněný (resp. podstatně upravený) návrh předložil veřejnosti znovu, a to v opakovaném veřejném projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

### III.2.3.

#### *Podhodnocení záborů zemědělských a lesních pozemků (ZPF a PÚPFL)*

46. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 vychází při odhadu záborů zemědělských pozemků (ZPF) a lesních pozemků (PÚPFL) z předpokladu, že šířka koridoru zabraných pozemků bude činit 40 metrů: „*Odhad záborů zemědělského půdního fondu i dopadů na lesní pozemky byl proveden pro šířku koridoru 40 m, což je šířka, kterou Správa železnic uvádí jako průměrnou šířku vlastní dráhy, tedy šířku samotné trati (ta je uváděna jako 14 metrů) včetně okolních naspů, příkopů či bočních svahů.*“ Tento předpoklad se opírá o studii proveditelnosti.
47. **Uvažovaný předpoklad šířky koridoru 40 metrů je podhodnocený, neboť neodpovídá skutečné šířce koridoru dotčených pozemků v existujících vysokorychlostních tratích v zemích EU.** Šíře koridoru skutečně dotčených pozemků totiž zahrnuje i pozemky podél VRT, na kterých je nutné provést rozsáhlé související přeložky, mosty, přechody, podchody nebo propustky stávající dopravní a technické infrastruktury a také širší terénní či krajinářské úpravy. I tyto pozemky nebo části pozemků tak budou dotčeny odnětím, popřípadě nuceným omezením vlastnického práva, které bude mít ve většině případů za následek to, že dotčené pozemky nebo jejich části nebude možné užívat buď „*vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi*“ ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o vyvlastnění. S tím ovšem návrh 9. AZÚR SK ani studie proveditelnosti nepočítají. **Podle francouzských zdrojů, na které odkazuje i Správa železnic na svých internetových stránkách, je pro výstavbu VRT nutné nuceně omezit vlastnictví pozemků o rozloze průměrně 15 ha na 1 kilometr délky VRT, což odpovídá šířce koridoru nuceně odňatých nebo omezených pozemků 150 metrů.**
48. Z toho vyplývá, že uvažované zábery ZPF 246,24 ha a PÚPFL 14,23 ha v textové části odůvodnění na str. 25-26 jsou značně podhodnocené, a tedy nesprávné.

### III.2.4.

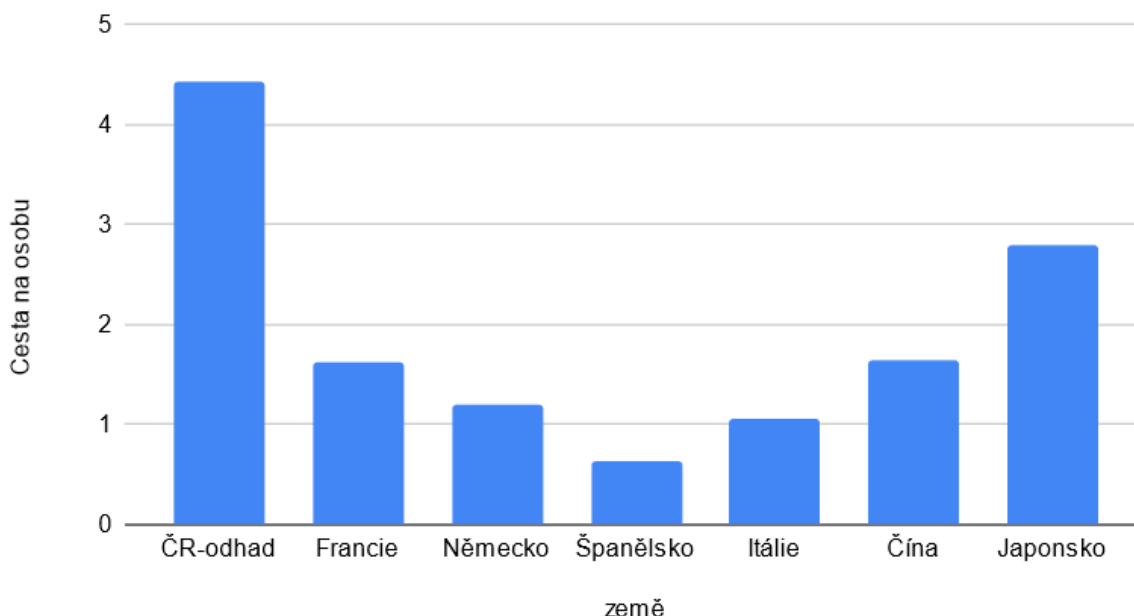
#### *Nereálné (nadsazené) odhady v počtu cestujících v úseku VRT Praha-Brno*

49. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22 je založen na tomto odhadovaném počtu lidí cestujících denně vysokorychlostní tratí v úseku Praha-Brno: „*Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně.*“ Jedná se o jeden ze dvou nejdůležitějších odhadovaných přínosů záměru, potažmo navržených koridorů (druhým je zkrácení doby jízdy). Tento dílčí odhad vychází se studie proveditelnosti, která odhaduje, že počet lidí cestujících celým systémem vysokorychlostních tratí v ČR za rok bude až 130 tisíc (což odpovídá 47,5 milionům cestujících za 1 rok celým systémem VRT v ČR).
50. Uvedený odhad pro tuto jedinou trasu VRT v rámci ČR odpovídá 21,9 milionům cestujících za 1 rok v úseku VRT Praha-Brno (60 tisíc cestujících x 365 dní). To při přepočtu na počet obyvatel ČR, tj. na cca 10,5 milionu obyvatel, znamená 2 cestující (nebo také 2 jízdy) vysokorychlostní tratí za 1 rok.
51. Uvedený odhad (podobně jako odhad 130 tisíc lidí cestujících celým systémem VRT za 1 rok) je nereálný a nadsazený. Vybočuje ze všech dlouhodobých statistických údajů o skutečných počtech cestujících přepracovaných vysokorychlostními tratěmi ve všech zemích Evropské unie, kde jsou vysokorychlostní tratě provozovány po řadu let až

desetiletí. V tomto ohledu tak vybočuje výrazně [a] nejen z údajů o skutečných počtech cestujících v rámci jednotlivých vysokorychlostních tratí evropských států, ale dokonce [b] i v rámci ucelených celostátních sítí vysokorychlostních tratí v jednotlivých zemích EU, zahrnujících řadu dílčích tratí podobných naší uvažované trati Praha-Brno.

52. Skutečné počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT jsou v následujících zemích EU, kde jsou provozovány reprezentativní sítě VRT, podstatně nižší:<sup>6</sup>
- Španělsko: 0,7 jízdy za 1 rok;
  - SRN: 1,2 jízdy za 1 rok;
  - Itálie: 1,0 jízdy za 1 rok; a
  - Francie: 1,6 jízdy za 1 rok.
53. Pro širší srovnání předkládá podatel graf, který srovnává počty cestujících (jízdy) v rámci celostátních sítí VRT ve vztahu k počtu obyvatel v jednotlivých státech, kde jsou VRT provozovány:

počet VRT cest na obyvatele za rok podle území



54. Podatel výslovně zdůrazňuje, že počty cestujících (jízdy) uvedené v bodech 52 a 53 výše platí nikoli pro jednotlivé vysokorychlostní tratě (např. Paříž-Lyon), ale pro celé vnitrostátní sítě VRT ve zmíněných zemích. A připomínají, že uvedené počty cestujících (jízdy) jsou pořizovateli nepochybně známy z jeho úřední činnosti ve smyslu § 50 odst. 1 ve spojitosti s § 174 odst. 1 správního řádu.
55. **Z uvedeného srovnání odhadovaných počtů v ČR se skutečnými počty cestujících v nejvyspělejších evropských zemích vyplývá, že odhad prezentovaný v návrhu (tj. 2 jízdy za 1 rok pouze po trati Praha-Brno) je nadsazený, neboť nemá oporu v žádné reálné síti VRT v žádné zemi EU. A z tohoto důvodu není (nemůže být)**

<sup>6</sup> Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

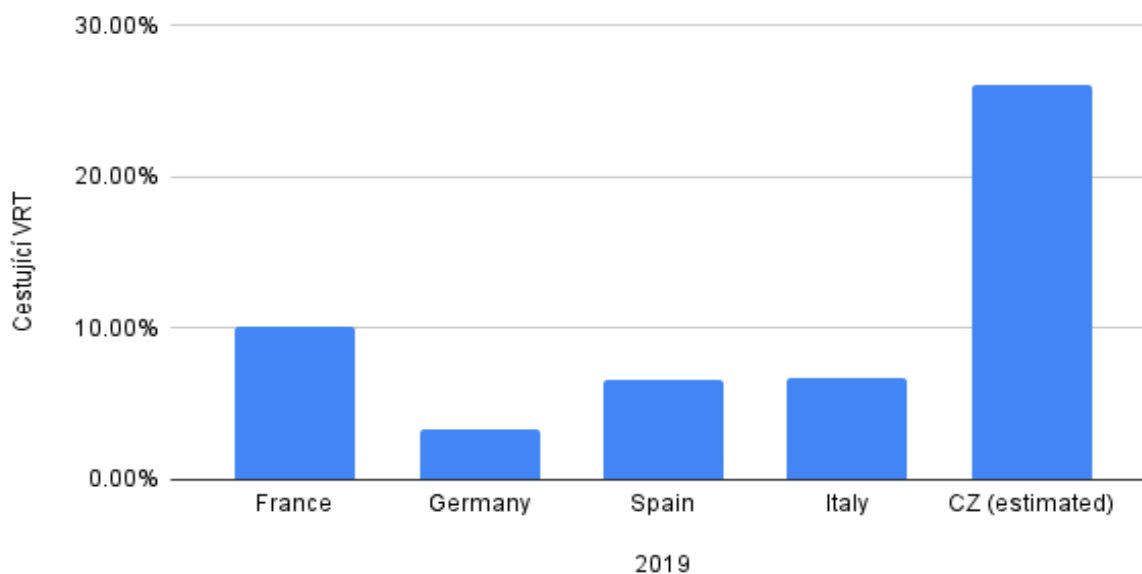
projevem „zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ ve smyslu § 3 správního řádu.

56. Úvahy pořizovatele, potažmo zpracovatele studie proveditelnosti, které vycházejí z předpokladu, že české vysokorychlostní tratě mj. v úseku Praha-Brno budou natolik unikátní, že poměrné počty jejich cestujících budou podstatně převyšovat poměrné počty cestujících po vysokorychlostních tratích v zemích EU, jsou na úrovni reálně nepodložených spekulací. Podle názoru podatele jsou založeny na hypotetickém hybridním modelu, který je naznačen v textové části odůvodnění na str. 22:
- „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“;
  - „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové 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.“
57. Popsaný hypotetický hybridní model nemá reálný předobraz v žádné síti vysokorychlostních tratí v EU. Představa, že na vysokorychlostních tratích budou jezdit „také další železniční spoje“, je nereálným pokusem o kvadraturu kruhu. Ve své podstatě jde o projekční trik. Vysokorychlostní trať se staví proto, že vysokorychlostní vlaky nemohou v zásadě sdílet trať s konvenčními vlaky. Konvenční (a to i expresní) vlaky totiž provozně nutně kolidují s vysokorychlostními vlaky. Hypotetický hybridní model pořizovatele, který vychází z představy jakéhosi souběžného provozu vysokorychlostních vlaků a dalších (konvenčních) vlaků na jedné vysokorychlostní trati je v rozporu s konceptem (skutečné) vysokorychlostní trati, a bude-li v praxi vůbec realizován, bude mít nutně za následek zpoždění vysokorychlostních vlaků, ztrátu jejich hlavní výhody, a tím i snížení jejich atraktivity i počtu cestujících. Ve výsledku tak nepůjde o skutečnou vysokorychlostní trať.
58. Každopádně: odhady a úvahy pořizovatele v odůvodnění návrhu, které jsou založené na prostých odkazech na studii proveditelnosti, jsou z důvodů vysvětlených v bodu 23 výše procesně nepřijatelné, a tudíž z hlediska odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje bezpředmětné. Studie proveditelnosti totiž není součástí ani přílohou návrhu.
59. Na závěr a jen pro dokreslení předkládá podatel graf, který srovnává podíly cestujících ve vnitrostátních sítích VRT ve vztahu k celkovým počtům cestujících vlaky ročně v celé vnitrostátní železniční síti, a to (a) ve vybraných státech EU podle skutečných dat<sup>7</sup> a (b) v ČR podle odhadů studií proveditelnosti na VRT v ČR:

---

<sup>7</sup> Podle statistických údajů Mezinárodní železniční unie, dostupných *on line* na adrese: <https://uic-stats.uic.org/> (cit. 12.5.2022).

## % cestujících VRT z celkového počtu cestujících vlakem



### III.2.5.

*Nereálné (nadsazené) odhady o míře zkrácení doby jízdy vysokorychlostní tratí:*

60. Návrh 9. AZÚR SK v textové části odůvodnění na str. 22-23 je založen na této odhadované míře zkrácení jízdní doby: „Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tři hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.“ Jedná se o druhý ze dvou nejdůležitějších tvrzených přínosů záměru, potažmo též navržených koridorů.
61. **Uvedené odhady o míře zkrácení doby jízdy jsou nadsazené v tom smyslu, že skutečné zkrácení doby jízdy nemůže být v reálné praxi ani zdaleka tak výrazné. Je tomu tak ze dvou důvodů:**
62. **Za prvé: uvedené odhady platí [a] jen pro nejrychlejší vlaky a [b] jen v ideálních podmínkách, které na reálných tratích nastávají jen v omezených úsecích, jen v některých případech a jen po omezenou jízdní dobu.** Sám návrh v odůvodnění uvádí o rychlosti vlaku dva různé údaje, z nichž je zřejmé informační zkreslení. Na str. 22: „s rychlost 320 km/h“. Na str. 23: „s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h“.
63. **Za druhé: uvedené odhady narážejí na hybridní model vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati, který je popsán v textové části odůvodnění na str. 22:** „[n]avrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať“, „[n]a trati budou kromě nerychlejších vlaků s rychlostí až 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejové 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.“ Jak již bylo vysvětleno výše v bodech 56-57 tohoto podání, tyto „další železniční spoje“ přirozeně nedosahují rychlosti 320 km/h, takže jejich jízdní doby budou výrazně delší (zpracovatelé studie proveditelnosti

výslovně hovoří o tom, že po VRT budou jezdit i běžné vlaky, které v současné době jezdí např. před Kutnou Horu). Ale především: budou provozně nutně kolidovat se samotnými vysokorychlostními vlaky, takže pravděpodobnost zpoždění samotných vysokorychlostních vlaků v důsledku provozních kolizí bude v reálném provozu podstatně vyšší, než pořizovatel uvažuje (příčemž není jasné, zda či do jaké míry o tom vůbec uvažuje). Ve zbytku podatel odkazuje na své připomínky v bodech 56-57 výše.

64. Navíc: v této souvislosti je třeba upozornit, že z návrhu není jasné, do jaké míry bude koridor D217 skutečným koridorem pro VRT, když v textové části odůvodnění na str. 23 uvádí, že bude též koridorem pro „*pravidelné linky osobní dopravy*“ směřující z Prahy do Nymburka – což v souvislosti s (vážně míněnou) vysokorychlostní tratí působí až absurdně. Naproti tomu v závazné části návrhu v kapitole 4 je koridor D217 výslovně označen jako „*koridor vysokorychlostní tratě (spojka), úsek VRT – Nymburk*“. I to je projevem pokusu pořizovatele (popřípadě zpracovatele studie proveditelnosti) o kvadraturu kruhu.
65. Lze tak učinit tento dílčí závěr: návrh vybírá v textové části odůvodnění ohledně míry zkrácení doby jízdy jen ty nejlepší dílčí odhady a jen pro ideální stav. Navíc: je v těchto odhadech vnitřně rozporný, když předvídá souběžný provoz vysokorychlostních vlaků a konvenčních vlaků na jedné „vysokorychlostní“ trati. Nemůže proto jít o objektivní a „*komplexní*“ zdůvodnění ve smyslu § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ve spojitosti se zásadou materiální pravdy podle § 3 a § 174 odst. 1 správního řádu.

### III.2.6.

*Absence jakýchkoli podmínek i kritérií pro ochranu území, zejména pro kompenzační opatření v návrhu 9. AZÚR SK:*

66. **Ačkoli Vyhodnocení vlivů zjistilo řadu významných negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel a ačkoli navrhlo celou řadu kritérií a podmínek směřujících k ochraně území a ke kompenzačním opatřením při územním rozhodování, návrh 9. AZÚR SK v závazné části nestanoví vůbec žádné podmínky, požadavky ani kritéria pro ochranu území ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, zejména pro kompenzační opatření, která by omezila nebo zmírnila významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel. Přitom k takovému přístupu není žádný rozumný, objektivní a legitimní důvod, nehledě na to, že pořizovatel v odůvodnění návrhu ani žádný důvod nezmínil. Návrh je tak v tomto podstatném ohledu z procesního hlediska nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů a z věcného hlediska obsahově nevyvážený a nezákonný.**
67. Na podporu této připomínky uplatňují podatelé následující **dílčí argumenty**:
68. V Příloze č. 1 textové části odůvodnění (tj. ve Výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) jsou uvedeny zejména tyto významné negativní vlivy záměru na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel:
- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví: „*Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě.*“; „*[v]e výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 %*



*k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 silně rušených osob)“; „[z] dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, druhá a třetí strana);*

- *vlivy na faunu, floru, biodiverzitu a ekosystémy: „Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana);*
- *vlivy na krajinu, krajinný ráz: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, čtvrtá strana).*

69. V návaznosti na to pak **zpracovatelé Vyhodnocení vlivů** uvedli, že „[s] koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace“, tj. Vyhodnocení vlivů (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, pátá strana). Následně pak navrhli „[o]patření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování“ (viz Příloha č. 1, Výsledky vyhodnocení vlivů, devátá strana). A za tím účelem **navrhli doplnění článku (129) ZÚR SK o nová písmena d) a e), v nichž by byla stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru“ a dále „úkoly pro územní plánování“, a to v písmenu d) pro koridor D216 a v písmenu e) pro koridor D217,** například:

- *„minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“;*
- *„minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost“;*
- *„zajištění prostupnosti území pro velké savce“ v konkretizovaných katastrálních územích;*
- *„minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“;*
- *„minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“;*
- *„[u]přesněním trasy v rámci vymezeného koridoru*
  - *minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel ...*
  - *minimalizovat rozsah záborů ZPF I. a II. třídy ochrany ...“<sup>8</sup>*

70. Ačkoli Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno již v prosinci 2021, zatímco návrh 9. AZÚR SK byl oznámen veřejnou vyhláškou až o 3 měsíce později (v březnu 2022), pořizovatel do návrhu nepřevzal vůbec nic z navržených podmínek a kritérií pro rozhodování ani úkolů pro územní plánování, aniž je pro to rozumný, objektivní a legitimní důvod, neboť všechny jsou opodstatněné, nezbytné a přiměřené.

---

<sup>8</sup> Srov. též Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021, str. 121-123.

71. Navíc: pořizovatel v textové části odůvodnění návrhu ani slovem nevysvětlil, proč nestanovil ani jedinou podmínku pro ochranu území, popřípadě pro kompenzační opatření ve smyslu § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. **Zdá se, že pořizovatel prostě Vyhodnocení vlivů ignoroval a veřejnou vyhláškou oznámil návrh ve znění z října 2021, ve kterém ho předložil zpracovatelům k vyhodnocení vlivů** (nehledě na to, že datum „Říjen 2021“, které je uvedeno na titulní straně Přílohy č. 1 textové části odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je zjevně antidatované, neboť vlastní Vyhodnocení vlivů, Atelier T-plan, s.r.o., je z prosince 2021). **To je ovšem procesněprávní lapsus, díky kterému je obsah návrhu nedostatečný pro fázi veřejného projednání ve smyslu § 42b odst. 2 stavebního zákona.**
72. Lze tak shrnout, že návrh je ve zjevném rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona ve spojitosti s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, podle něhož je úkolem územního plánování „*vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak*“.
73. Z uvedeného vyplývají dva dílčí závěry: Za prvé, pokud návrh neobsahuje žádné podmínky pro ochranu území, nemůže veřejnost k neexistujícím (nenavrženým) podmínkám uplatnit žádné konkrétnější připomínky ani námitky. Za druhé, podatel každopádně požaduje, aby pořizovatel převzal do závazné části návrhu v celém rozsahu všechny podmínky a kritéria pro rozhodování v území a všechny úkoly pro územní plánování, které jsou navrženy ve Vyhodnocení vlivů, a poté takto podstatně upravený návrh předložil k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 stavebního zákona.

### III.2.7.

#### *Vnitřní rozpornost odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK:*

74. **Díky procesně vadnému postupu pořizovatele, spočívajícímu v tom, že k veřejnému projednání předložil návrh 9. AZÚR SK ve znění z října 2021, v němž nebyly nikterak zohledněny výsledky Vyhodnocení vlivů z prosince 2021, se vlastní odůvodnění návrhu (z října 2021) dostalo v mnoha ohledech do rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů.** K tomu též bod 71 výše.
75. Výsledky vyhodnocení vlivů totiž v řadě podstatných ohledů týkajících se vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel vyvracejí úvahy či závěry obsažené ve vlastním odůvodnění návrhu. Vlastní odůvodnění návrhu (tj. Odůvodnění I. Textová část) se tak v řadě bodů ocitlo v rozporu s Přílohou č. 1 odůvodnění, tj. s Výsledky vyhodnocení vlivů. **V důsledku toho je odůvodnění návrhu jako celek nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost spočívající ve vnitřní rozpornosti.**
76. Pro úplnost lze uvést následující příklady rozporů:
77. **Odůvodnění I. Textová část** uvádí například:
- na str. 3: „*9. aktualizace ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení.*“

- na str. 5, 8 a 9: „Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.“
- na str. 5: „Jelikož předmětem Aktualizace ZUR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT.“
- str. 11: „Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením USES a stanovením cílových charakteristik krajiny a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje.“
- str. 12 a 13: „koridor nevytváří ... nové hlukové ... zátěže pro zastavěné území“
- str. 13: „Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny.“
- str. 17: „9. aktualizace ZUR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod .... Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).“

78. Naproti tomu **Příloha č. 1 odůvodnění – Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** uvádí například:

- druhá strana: „Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.“
- druhá strana: „U těchto objektů (u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu – poznámka podatele) pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).“
- třetí strana: „Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů dojde k významnému ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.“
- čtvrtá strana: „Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.“
- čtvrtá strana: „Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.“;
- pátá strana: „Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí.“
- pátá strana: „S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.“

- devátá až desátá strana: „*Návrh na úpravu článku (129): V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění: d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje: ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:*
  - ⇒ *minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;*
  - ⇒ *minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;*
  - ⇒ *zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;*
  - ⇒ *minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*
  - ⇒ *minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českokbrodsko a Kouřimsko ...“*

79. **Z důvodu právě popsané vnitřní rozpornosti mezi dvěma klíčovými částmi odůvodnění, tj. mezi vlastním odůvodněním na jedné straně a Přílohou č. 1 odůvodnění na straně druhé, působí odůvodnění jako celek chaotickým až nesmyslným dojmem a nutně své adresáty mate, jaká část odůvodnění vlastně platí. Již z tohoto důvodu není návrh v předloženém stavu způsobilý k veřejnému projednání.** Musí být proto podstatně upraven, a to zejména důsledným obsahovým zohledněním a zapracováním Výsledků vyhodnocení vlivů do obsah návrhu ve smyslu předchozí připomínky II.2.6. A po takové odpovídající úpravě musí být znovu předložen k opakovanému veřejnému projednání podle § 42b odst. 10 věta druhá stavebního zákona.

### III.2.8.

*Nepravdivé údaje v PÚR i v odůvodnění návrhu 9. AZÚR SK o tom, že navržené koridory jsou „součástí sítě TEN-T“:*

80. V PÚR v textové části v bodu (83d) je pro koridor ŽD4 RS1 Praha-Brno uvedeno: „*Součást TEN-T*“. Podobně je v PÚR v textové části v bodu (83h) pro koridor ŽD8 RS 5 úsek Praha-Hradec Králové-hranice ČR/Polsko (- Wroclaw) uvedeno: „*Součást sítě TEN-T*“.
81. V návrhu 9. AZÚR SK je pak v odůvodnění na několika místech opakováno toto tvrzení: „*Vysokorychlostní tratě jsou rovněž 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.*“ (např. str. 9 a 22).
82. **Citované údaje o součásti sítě TEN-T v PÚR jsou nepravdivé. Citované údaje o součásti sítě TEN-T v návrhu jsou pak zavádějící (matoucí). Koridory ŽD4 a ŽD8 podle PÚR, potažmo navržené koridory D216 a D217, nejsou součástí TEN-T, neboť dosud nebyly žádným platným a účinným právním aktem příslušných orgánů EU zařazeny do sítě TEN-T.** Uvedené koridory jsou zařazeny pouze do **návrhu** nařízení EU, který ovšem dosud nebyl příslušnými orgány EU schválen. Pořizovatel si je (musí být) této skutečnosti vědom, neboť jde o skutečně úředně známé. Nehledě na to, že obsah

právních předpisů (v tomto případě nařízení EU) není předmětem dokazování a platí pro něj zásada *iura novit curia*.

83. Uvedené nepravdivé, respektive zavádějící údaje o součásti sítě TEN-T vyvolávají v adresátech představu, že navržené koridory ŽD4 a ŽD8, respektive navržené koridory D216 a D217, naplňují platnou a schválenou evropskou koncepci VRT. Tato představa je ovšem z uvedených důvodů mylná. Odůvodnění návrhu je tak v této podstatné části v rozporu se skutečným stavem věci. MMR jako pořizovatel PÚR i krajský úřad jako pořizovatel návrhu 9. AZÚR SK se tak dopustili nepravdivého tvrzení a podstatného porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu a zásady zákonnosti podle § 2 odst. 1 správního řádu, což je v daném kontextu podstatná vada řízení před správním orgánem podle § 101b odst. 4 ve spojitosti s § 76 odst. 1 písm. c) soudního řádu správního.

### III.2.9.

#### *Podstatné nedostatky Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:*

84. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Atelier T-plan, s.r.o., prosinec 2021) má tyto dva podstatné nedostatky z hlediska bodů 4 a 6 Přílohy ke stavebnímu zákonu a bodu C Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.:
85. Za prvé: **V části A „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ chybí posouzení vlivů na vodárenské povodí vodní nádrže (VN) Vrchlice na stejnojmenné říčce u Kutné Hory.** Tato vodárenská nádrž zásobuje pitnou vodou přibližně 60 tisíc obyvatel v okrese Kutná Hora. Koridor D216 vede 3,3 km jihozápadně od okraje VN Vrchlice a má přetínat řadu jejích přítoků, zejména Švadlenku, Košický potok, Miletický potok, Zdeslabický potok, Opatovický potok a několik dalších bezejmenných přítoků, které pramení jen pár kilometrů jižně od VN Vrchlice u Zdeslavic, Krasoňovic a Bahna. Všechny tyto přítoky, přes které má koridor D217 vést, představují ve svém celku přibližně 1/3 vodárenského povodí VN Vrchlice. Koridor má procházet přímo prameništěm Švadlenky u Vidic. VN Vrchlice má v posledních 7 letech zápornou vodní bilanci a je jedním z nejohroženějších vodních zdrojů v povodí Labe.
86. Vyhodnocení vlivů v části A posoudilo vlivy zejména na Šemberu, Výrovku a Bečváрку. Ale právě popsané potenciální vlivy na VN Vrchlice, zejména na její přítoky a vodárenské povodí, zcela opomnělo (přitom není vůbec jasné, z jakého důvodu). VN Vrchlice je v části A Vyhodnocení vlivů je letmo zmíněna na str. 51 a 156, ovšem bez jakékoli úvahy. Z těchto důvodů je třeba namítnout, že je nepodložený tento závěr na str. 156 Vyhodnocení vlivů: „*Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.*“
87. Za druhé: **V části C – „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ a v části D – „Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v územně analytických podkladech“ chybí posouzení negativních vlivů na hospodářský a rekreační rozvoj obcí a měst, jež budou částečně izolovány bariérou VRT.** Jde především o tyto negativní dopady: [a] znemožněné nebo omezené hospodaření na zemědělských pozemkových celcích, které budou vyvlastněny jen zčásti nebo rozděleny bariérou VRT, [b] sekundární hospodářský útlum v širších dotčených oblastech v důsledku omezené prostupnosti území a zvýšené izolovanosti obcí i měst „za trati“ od ekonomických a správních center regionů (například zvýšené izolovanosti obcí a

měst jižně od koridoru D216 od okresních měst Kolín a Kutná Hora severně od tohoto koridoru), a [c] snížení dostupnosti a tím i potenciální turistické atraktivity Kouřimska. Posouzení těchto negativních vlivů nebylo v částech C, D ani E Vyhodnocení vlivů (na str. 149-175) prakticky vůbec provedeno. Příloha č. 1 textové části odůvodnění (Výsledky vyhodnocení vlivů) tyto zcela zjevné negativní vlivy dokonce ani nezmiňují. Již z tohoto důvodu je nesmyslný tento závěr na poslední (osmnácté) straně Výsledků vyhodnocení vlivů: „*Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.*“

#### IV. NÁVRH

88. **Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje zastupitelstvu Středočeského kraje:**

a) **aby předložený návrh 9. AZÚR SK zamítlo;**

**popřípadě**

b) **aby předložený návrh 9. AZÚR SK vrátilo pořizovateli s pokyny k podstatné úpravě v souladu s připomínkami uvedenými v části III tohoto podání výše.**

**JUDr. Petr Svoboda, Ph.D.**

**v zastoupení**

**spolku VRTáci, z.s.**