



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky a soudců JUDr. Viktora Kučery a JUDr. Petra Polácha v právní věci navrhovatele: **RUDOLF JELÍNEK a.s.**, se sídlem Razov 472, Vizovice, zast. Mgr. Dagmar Maršíkovou, advokátkou se sídlem Ševcovská 3246, Zlín, proti odpůrci: **Město Vizovice**, se sídlem Masarykovo náměstí 1007, Vizovice, v řízení o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy č. 1/2012/vi – územní plán Vizovice vydané usnesením Zastupitelstva města Vizovice dne 4. 6. 2012, které nabylo účinnosti dne 22. 6. 2012,

t a k t o :

- I. Návrh **s e z a m í t á .**
- II. Navrhovatel **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci **s e n e p ř i z n á v á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

Navrhovatel se podaným návrhem doručeným krajskému soudu dne 15. 6. 2015 domáhal zrušení v záhlaví označeného opatření obecné povahy – územního plánu města Vizovice (dále jako „napadené opatření obecné povahy“ nebo též „napadený územní plán“), a to v části týkající se následujících nemovitých věcí navrhovatele:

- pozemek p.č. st. 1634 včetně stavby bez čp/če, způsob využití jiná st., která stojí na pozemku p.č. st. a je jeho součástí,
- pozemek p.č. st. 1635 včetně stavby bez čp/če, způsob využití jiná st., která stojí na pozemku p.č. st. 1635 a je jeho součástí,
- pozemek p.č. st. 1806 včetně stavby bez čp/če, způsob využití jiná st., která stojí na pozemku p.č. st. 1806 a je jeho součástí,
- pozemek p.č. st. 2029/1 včetně stavby bez čp/če, způsob využití výroba, která stojí na pozemku p.č. st. 2029/1a je jeho součástí,
- pozemek p.č. st. 2104 včetně stavby bez čp/če, způsob využití jiná st., která stojí na pozemku p.č. st. 2104 a je jeho součástí,
- pozemek p.č. st. 1633/1 včetně stavby bez čp/če, způsob využití výroba, která stojí na pozemku p.č. st. 1633/1a je jeho součástí,
- část stavby bez čp/če, způsob využití jiná st., stojící na pozemku p.č. st. 1632/1 a pozemku p.č. st. 1632/2,
- část pozemku p.č. st. 1632,
- pozemek p.č. 752/40, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 752/51, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 752/54, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 5475/4, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 5475/6, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 5483/2, ostatní plocha,
- pozemek p.č. 5545/1, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/69, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/26, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/43, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/62, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/64, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 752/65, ostatní plocha,
- část pozemku p.č. 5475/2, ostatní plocha,

vše v katastrálním území obce Vizovice (dále jako „napadená část územního plánu“).

Napadeným opatřením obecné povahy byla v západní části města Vizovice navržena směrová úprava stávající železniční trati č. 331 Otrokovice – Vizovice a ve východní části Vizovic bylo navrženo její prodloužení v úseku Vizovice – Valašská Polanka. Touto úpravou došlo k vymezení koridoru železniční tratě v severní části výrobního areálu navrhovatele, následně navrženém v historickém tělese tzv. Baťovy dráhy vedoucím středem města Vizovice a pokračujícím směrem na Valašskou Polanku. K vymezení tohoto koridoru došlo v návaznosti na Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (dále jen „ZÚR Zlínského kraje“) vydané Zastupitelstvem Zlínského kraje dne 10. 9. 2008 usnesením č. 0761/Z23/08, které nabýly účinnosti dne 23. 10. 2008.

II. Obsah návrhu

Navrhovatel napadl územní plán města Vizovice žalobou o zrušení opatření obecné povahy. Krajský soud vzal tuto žalobu za návrh na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“) a ve smyslu těchto

ustanovení také označil účastníky řízení. Navrhovatel tvrdil, že byl napadeným opatřením obecné povahy zkrácen na svých právech, a to z následujících důvodů.

Navrhovanou úpravou jsou dotčeny nemovité věci ve vlastnictví navrhovatele (konkrétně jsou specifikovány v záhlaví tohoto rozsudku). Územní plán se tak dotýká nemovitých věcí navrhovatele, které nezbytně potřebuje k provozování své podnikatelské činnosti, a které v nedávné minulosti nákladně zrekonstruoval, a to za podpory dotací z Evropské unie a veřejných rozpočtů. Předmětné nemovité věci nabyly za situace, kdy ani při dodržení rozumné míry obezřetnosti nemohl nastalý stav předvídat, a svědčí mu proto legitimní očekávání o možnosti využívání předmětu svého vlastnictví stejným způsobem, jako v okamžiku jeho nabytí. Rovněž popsal, jednotlivé provozy výrobního procesu, které jsou napadeným územním plánem dotčeny. Podle něj je řešení navržené napadeným územním plánem způsobilé přivodit zrušení jeho výrobní a podnikatelské činnosti, včetně znehodnocení zapsaných a užívaných ochranných známek, což by ve svém důsledku s největší pravděpodobností vedlo až k jeho likvidaci.

Již nabytím účinnosti napadeného územního plánu došlo k zásahu a omezení práva navrhovatele vlastnit majetek a práva podnikat. Územní plán ve schváleném znění znemožňuje celkový koncept podnikání a nerespektuje kulturně-průmyslovou tradici výroby ovocných destilátů v daném místě. Ke všem jeho dotčeným nemovitostem bylo zřízeno zákonné předkupní právo, čímž došlo ke snížení hodnoty těchto nemovitostí, což znamená i snížení hodnoty navrhovatele jako společnosti. Tím došlo i k poškození vlastnických práv jednotlivých akcionářů. Schválení územního plánu současně znemožnilo na předmětných nemovitých věcech provádět jakékoliv stavební úpravy a realizovat investice směřující k zefektivnění jeho podnikatelské činnosti a tím posílení konkurenceschopnosti.

Navrhovatel následně uvedl, z jakých důvodů považuje napadený územní plán za nezákonný. Tyto důvody rozdělil do 13 žalobních bodů, které krajský soud pro větší přehlednost zachoval:

1. V první řadě namítal nezákonný postup odpůrce. Podle navrhovatele nebyly argumenty jím uvedené v námitkách proti konceptu ani proti návrhu územního plánu projednány, zohledněny a náležitým způsobem vypořádány.
2. Nedodržení zákonného postupu spatřoval rovněž ve skutečnosti, že o jeho námitce bylo rozhodnuto tak, že se jí vyhovuje, ve skutečnosti jí však vyhověno nebylo.
3. Dotčené nemovité věci navrhovatele jsou vyznačeny jako návrhové plochy drážní dopravy. Zákonné předkupní právo by však dle jeho názoru nemělo platně vzniknout k pozemkům vyznačeným pouze jako návrhové plochy drážní dopravy. Tyto plochy navíc neměly být vyznačeny jako plochy pro veřejně prospěšné stavby, neboť se jedná pouze o plochy návrhové. Rovněž neměl být u těchto pozemků vyznačen vznik předkupního práva ve prospěch České republiky.
4. Územní plán je v napadené části v rozporu s vyšší územně plánovací dokumentací, konkrétně s Politikou územního rozvoje ČR z roku 2008 (dále jen „PÚR“). PÚR nenavrhuje prodloužení železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka; naopak z

„Vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje ČR 2008 na udržitelný rozvoj území“ je zřejmé, že toto prodloužení bylo vypuštěno.

5. Rozpor napadeného územního plánu s PÚR je i v tom, že PÚR bylo uloženo prověřit proveditelnost předmětného rozvojového záměru. V souladu s tímto úkolem měla být zpracována územní studie, která by prověřila efektivnost, potřebnost a finanční návratnost daného záměru. Ke zpracování této studie však před schválením napadeného územního plánu nedošlo. Bez této studie považoval navrhovatel vytyčení nové trasy za nedůvodné, předčasné a v rozporu s úkoly uloženými PÚR.
6. Nezpracováním uvedené územní studie před schválením územního plánu pak došlo i k porušení ust. § 19 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění rozhodném pro projednávanou věc (dále jen „stavební zákon“), který stanoví, že mezi úkoly územního plánování patří i prověřování a posuzování potřeby změn v území, veřejného zájmu na jejich provedení, jejich přínosů, problémů a rizika.
7. Podle navrhovatele mělo být hledáno takové řešení, které v co nejmenší míře bude zasahovat do stávající zástavby a osídlení, a které nebude mít tolik negativních dopadů jako řešení stávající. Nebylo dodrženo pravidlo vést dopravní infrastruktury mimo sídelní celky ani zásada minimalizace antropogenních vlivů. Nová trasa vede k rozdělení města Vizovice na dvě části, což ve svém důsledku znamená mj. výrazné snížení kvality života a bydlení v daných lokalitách. Vzhledem k negativním vlivům nové trasy je schválené řešení vedení železniční tratě v rozporu s cílem územního plánování, kterým je podle § 18 odst. 2 stavebního zákona zajišťování předpokladů pro udržitelný rozvoj území. Nebyla-li zpracována územní studie, bylo postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. V námitkách proti konceptu i proti návrhu územního plánu přitom na potřebnost takové studie navrhovatel upozorňoval a navrhoval vedení železniční trasy souběžně s koridorem pro rychlostní silnici R 49.
8. Navrhovatel současně namítal, že využití nemovitých věcí pro železniční dopravu by pro něj bylo likvidační a představovalo faktické potlačení hospodářského rozvoje území. I z tohoto důvodu je územní plán v přímém rozporu s cíli územního plánování deklarovanými v § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona.
9. Navrhovatel rovněž namítal, že svou činností navazuje na kulturně průmyslovou tradici výroby destilátů, která je v předmětných místech doložitelná více než 425 let. Tato tradice by v souladu s § 18 odst. 4 stavebního zákona měla být rozvíjena a nikoli likvidována. Územní plán je tudíž v rozporu s cíli územního plánování deklarovanými v § 18 odst. 4 stavebního zákona.
10. Územní plán je dále v rozporu s ust. § 19 odst. 2 stavebního zákona, neboť s ohledem na negativní vlivy nově navrženého vedení železniční tratě mělo být před schválením územního plánu zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.
11. Navrhované řešení železniční tratě je také v rozporu s hlavními záměry rozvoje deklarovanými v textové části územního plánu.
12. Podle navrhovatele došlo schválením územního plánu k nedůvodnému a neoprávněnému omezení jeho práv garantovaných Listinou základních práv a svobod (dále jen „Listina“), a to práva vlastnit majetek podle čl. 11 a práva podnikat podle čl. 26 Listiny. Omezení

vlastnického práva spadáje zejména ve zřízení předkupního práva k předmětným nemovitým věcem a omezení v dispozici s nemovitými věcmi. Zamezení investic a rozvoje výrobního areálu omezuje jeho právo podnikat. Nedůvodnost a nezákonnost omezení uvedených práv navrhovatel s odkazem na čl. 11 odst. 4 Listiny spatřoval ve skutečnosti, že veřejný zájem na vybudování nové trasy železniční tratě nebyl prokázán, neboť nebyl vůbec zjišťován a nebyla provedena žádná studie. Ústavní práva navrhovatele byla navíc zasažena, aniž by před schvalováním územního plánu byla prověřena jiná možnost vedení železniční tratě a aniž by bylo možné přijmout závěr, že omezení práv žalobce je nezbytné. Současně upozornil, že mu nebyla poskytnuta žádná náhrada za omezení vlastnického práva, která je předpokládána v čl. 11 odst. 4 Listiny. V tomto směru pak navrhovatel odkázal na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 Ao 4/2008.

13. V závěrečném žalobním bodu navrhovatel namítal, že mezi zájmem na vybudování nové železniční tratě a omezením jeho práv existuje zjevný nepoměr. Tím spíše, že existence veřejného zájmu nebyla prokázána žádnou studií a za omezení mu nebyla poskytnuta žádná náhrada. Na jeho existenci dán veřejný zájem, neboť patří mezi největší zaměstnavatele v regionu, navazuje na kulturně-průmyslovou tradici výroby ovocných destilátů, podporuje mnoho kulturních a sportovních aktivit. Obecně odkázal na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, podle které musí opatření sledovaná územním plánem vést ke spravedlivé rovnováze mezi požadavky obecného zájmu a imperativy na ochranu základních práv jednotlivce. Tento požadavek naplněn nebyl.

K prokázání svých tvrzení pak navrhovatel předložil celou řadu důkazů a závěrem shrnul, že územní plán považuje v napadené části za nezákonný. Navrhl, aby krajský soud územní plán v napadené části dnem vyhlášení rozsudku zrušil.

III. Vyjádření odpůrce

Odpůrce předložil k podanému návrhu vyjádření, ve kterém jednotlivě reagoval na všech 13 žalobních bodů, ke kterým se stručně vyjádřil.

K prvnímu bodu odpůrce zejména uvedl, že námitky navrhovatele ke konceptu i návrhu územního plánu, byly vždy vyhodnoceny s určeným zastupitelem a návrh vyhodnocení byl předložen Zastupitelstvu města Vizovice. V rámci procesu zpracování územního plánu byl navrhovatel průběžně informován o skutečnostech, které vedly k danému vymezení plochy pro drážní dopravu, a účastnil se diskuse k předloženým variantám. Vyhodnocení zpracované varianty B je součástí části B.1. návrhu napadeného územního plánu. Tato varianta je pro navrhovatele nejšetrnější řešení. K bodu druhému odpůrce mj. uvedl, že zdůvodnění vymezení varianty B dle konceptu územního plánu bez jakýchkoliv úprav vyplývá z vyjádření k bodu 1. Podle odpůrce pak není technicky možné realizovat železniční trať mimo pozemky a stavby ve vlastnictví navrhovatele.

Ve vztahu ke třetímu bodu návrhu pak odpůrce zdůraznil, že předmětné plochy navrhovatele slouží pro výrobu a sklady. Vyznačení ploch navrhovatele jako stabilizovaných ploch pro drážní dopravu by bylo v rozporu s faktickým stavem území. Předkupní právo podle § 101 stavebního zákona je vymezováno vždy na plochy návrhové a vyplývá ze zákona.

Vymezení plochy pro drážní dopravu jako veřejně prospěšné stavby vyplývá z nadřazené dokumentace ZÚR Zlínského kraje, konkrétně kap. 7.1 „Vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb“. Navrhovatel v rámci projednání těchto Zásad ani ZÚR Zlínského kraje z roku 2012 neuplatnil žádné námitky.

K námitce týkající se rozporu napadeného územního plánu s PÚR pak odpůrce uvedl, že PÚR vymezuje v čl. 89 koridor ŽD1 pro zabezpečení rychlého kapacitního spojení krajského města Zlína se severovýchodem kraje a zkrácení cestovní doby na Slovensko. Soulad napadeného územního plánu s PÚR a ZÚR Zlínského kraje s ostatními dokumenty potvrdil ve svém stanovisku nadřízený orgán, Krajský úřad Zlínského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu. V ZÚR Zlínského kraje je pak pro železniční koridor Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka s označením Z01 vymezen koridor šířky 200 m, který byl v napadeném územním plánu ve sledovaném úseku zpřesněn na šířku od 40 m (západní část areálu navrhovatele) do 100 m šířky (východní část areálu navrhovatele). Napadený územní plán je zpracován v souladu se stavebním zákonem, jeho prováděcími vyhláškami a také v souladu se všemi nadřazenými dokumenty, účinnými v době jeho zpracování. K bodu č. 5 pak odpůrce odkázal na PÚR, podle které za prověření proveditelnosti záměru zodpovídá Ministerstvo dopravy. Zadání zpracování územní studie, týkající se stavby nadmístního významu, je úkolem nadřízeného orgánu územního plánování, zde příslušného odboru Krajského úřadu Zlínského kraje. Názor navrhovatele na otázku, kdo je kompetentní ke zpracování územní studie se tak opět nezakládá na pravdivých skutečnostech.

K další námitce (bod 6) pak odpůrce zopakoval, že zpracování územní studie, týkající se stavby nadmístního významu, je úkolem nadřízeného orgánu územního plánování. Neexistuje přímá povinnost koordinace zpracování územní studie, která je územně plánovacím podkladem a územního plánu, který je územně plánovací dokumentací. Názor navrhovatele o porušení § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona proto není opodstatněný a relevantní.

K bodu 7 pak odpůrce odkázal na své vyjádření k bodu 5 a dále uvedl, že přijaté řešení využívá již částečně vybudované infrastruktury pro železniční trať, a to jak z důvodu vysokého stupně dokončení, tak s důvodu hospodárního zacházení s územím – aby nedocházelo k záběru nové půdy. Tím také dochází k minimalizaci antropogenního vlivu na ostatních místech řešeného území. Město Vizovice je touto nedokončenou tratí Baťovy dráhy rozděleno již dávno. V rámci navrhovaného řešení by nemělo dojít k posílení rozdělení města. Odpůrce tedy shrnul, že napadená část územního plánu je tak v souladu s § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona. K osmé námitce navrhovatele, vztahující se k potlačení hospodářského využití území a tudíž porušení principu udržitelného rozvoje, odpůrce zdůraznil, že navrhovatel předjímá situaci, když tvrdí, že využití plochy pro drážní dopravu by pro něj bylo likvidační. Takové tvrzení je však nepodložené. Dotčené objekty navrhovatele lze zatím provozovat stávajícím způsobem a provádět na nich potřebné udržovací práce. Navrženým řešením nedochází k potlačení hospodářského rozvoje území. V rámci celého území města je vymezeno dostatečné množství ploch umožňujících další hospodářský rozvoj. Navržené řešení v žádném případě neruší ani možnost pokračování v kulturně průmyslové tradici regionu (námitka č. 9) a není v rozporu s § 18 odst. 4 stavebního zákona.

K námitce navrhovatele pod bodem 10 odpůrce odkázal na vyjádření k předchozím bodům a dále uvedl, že o tom, zda má být návrh územního plánu posuzován z hlediska vlivů na

životní prostředí ve smyslu § 47 odst. 3 stavebního zákona nerozhoduje pořizovatel, ale krajský úřad, jako příslušný orgán. Příslušný orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí v koordinovaném stanovisku ze dne 28. 5. 2009, č.j. KUZL 32890/2009Ú sdělil, že napadený územní plán není třeba posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí.

K námitce, týkající se rozporu s hlavními záměry rozvoje deklarovanými v textové části územního plánu (bod 11), odpůrce uvedl, že navržené řešení vytváří dostatečné podmínky pro rozvoj města, respektuje stávající typ osídlení, historický půdorys města a jeho místních částí. Navržený koridor železniční trati do těchto složek zasahuje jen v minimální míře, neboť v maximální možné míře využívá již existujícího drážního tělesa.

K posledním dvěma námitkám pak odpůrce uvedl, že veřejný zájem na vybudování nové trasy železniční trati byl prokázáním schválením PÚR a následným zpřesněním v ZÚR Zlínského kraje. Novodobý záměr na vybudování předmětné tratě je prokazován několika dokumenty, mj. také Generalem dopravy Zlínského kraje z roku 2004 a územní studií „Řešení koridoru železnice Vizovice – trať 280“ z roku 2012. V návaznosti na tuto studii lze předpokládat její další zpřesňování, zejména v úseku průchodu trati zastavěným územím Vizovic. Prověření konkrétních technických řešení by přesahovalo rámec řešení územního plánu. Právo vlastnit majetek a právo podnikat není navrženým řešením omezeno. Navrhovatel navíc předjímá skutečnosti, které nemohou být s určitostí prokázány. Jeho stávající činnost není nijak omezena. Tvrzení navrhovatele, o veřejném zájmu na existenci společnosti dosud nebylo nijak prokázáno, neboť ten se v podaném návrhu omezuje jen na obecná a nepodložená tvrzení. Současně by měl navrhovatel prokázat, jaké důvody nadřazují jeho soukromý zájem nad zájem veřejný.

IV. Replika navrhovatele vznesená při jednání dne 7.9.2015

V replice je především uvedeno, že omezení práv navrhovatele je zřejmé z územního plánu, a to z jeho textové části. Je zde uvedeno, že k nemovitostem dotčeným vymezenou plochou drážní dopravy vzniká zákonné předkupní právo a v těchto plochách je zákaz realizovat stavby s výjimkou udržovacích prací stávajícího stavebního fondu. Z toho plyne nemožnost navrhovatele výrobní areál rozvíjet a realizovat nové stavby, omezuje jeho právo podnikat, neboť ten nemovité věci, které jsou v územním plánu vymezeny jako plochy pro drážní dopravu, bezprostředně používá pro svoji podnikatelskou činnost, a to výrobu destilátů. V důsledku nemožnosti výrobní areál dále stavebně rozvíjet, nemůže zefektivňovat svou podnikatelskou činnost a posilovat svou konkurenceschopnost. Jestliže územní plán plochou drážní dopravy zasahuje stavební objekty navrhovatele, ve kterých probíhá výroba destilátů a mezi kterými jsou realizovány logistické toky, což bylo popsáno v čl. 2 odst. 2 návrhu, pak realizací železniční tratě podle územního plánu budou logistické toky uvnitř výrobního areálu logicky zrušeny a přetrhány a jeho podnikatelská činnost bude znemožněna. Dále uvedl, že není rozhodné, kdo měl úkol či povinnost územní studii zpracovat. S odkazem na ust. § 30 odst. 2 stavebního zákona tak odpůrce mohl učinit minimálně pro územní obce Vizovice. Územní studie však měla být pořízena předtím, než byla vymezena plocha drážní dopravy zanesena do územního plánu. Nutnost zpracování územní studie před vydáním územního plánu vyplývá, jak z politiky územního rozvoje ČR 2008, tak z ust. § 19 odst. 1 písm. c)

stavebního zákona i z logiky věci samotné. Nejdříve je územní studií třeba prověřit proveditelnost, efektivnost a potřebnost daného záměru a jeho možná řešení a teprve poté, co daný záměr bude studií prověřen jako proveditelný, efektivní a potřebný, tak je možné jej zpracovat do územního plánu a omezit vlastnická práva soukromého právního subjektu. Pokud odpůrce odkazoval ve svém vyjádření na územní studii řešení koridoru železnice Vizovice, trať č. 280, pak tato studie byla pořízena v říjnu 2012, tzn. až po vydání územního plánu. Studie se zabývá třemi možnými variantami vedení železnice, přičemž ani jedna z těchto variant není totožná s vedením železniční tratě podle územního plánu a ani jedna z variant tohoto řešení zvažovaných studií se nedotýká nemovitostí v jeho vlastnictví. Vyznačení plochy pro drážní dopravu tak, jak je v územním plánu zaneseno, bylo proto zcela bezdůvodné, neúčelné a předčasné. Navrhované řešení železniční tratě má pro obec Vizovice řadu nesporných negativních dopadů, což nepřímo prokazuje také fakt, že odpůrce v září 2014 podal k návrhu aktualizace č. 1 PÚR připomínku k bodu 89, ve kterém bylo navrhováno vypuštění prodloužení železniční tratě směrem na Slovensko. Připomínka odpůrce vyjadřovala souhlas s touto navrhovanou úpravou, tj. vypuštění prodloužení železniční tratě z Vizovic směrem na Slovensko. O tom, že není veřejný zájem na vybudování předmětné železniční tratě a daná železniční trať s sebou přináší řadu negativních dopadů, svědčí i samotná aktualizace č. 1 PÚR, kde v podstatě prodloužení železniční tratě směrem na Slovensko bylo z bodu 89 zcela vypuštěno a pouze v bodu 187 je zanesen úkol prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru železniční spojení Vizovice, trať č. 280 a teprve podle výsledků tohoto prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením buď územní rezervě, popř. vymezením koridoru. Toto je úkol pro Zlínský kraj.

V. Průběh jednání

V průběhu jednání navrhovatel i odpůrce uvedli obdobné skutečnosti jako v návrhu, vyjádření či replice k vyjádření.

K dotazu krajského soudu, že navrhovatel v replice uvádí, že v územní studii byly zpracovány tři varianty a soud má studii, kde je zpracováno pět variant, navrhovatel uvedl, že původně bylo pět variant. Je to územní studie řešení koridoru železnice Vizovice, trať 280 z října 2012. Ve finální verzi se ale uvedená územní zabývala jen třemi variantami, které vyhodnocovala a žádná z těchto tří variant nezasahovala výrobní areál likérky s tím, že tuto studii má k dispozici na nosiči CD. Navrhovatel předložil nosič CD obsahující územní studii a politiku územního rozvoje.

K dokazování čtena část územní studie řešení koridoru železnice Vizovice, trať 280 a bylo přistoupeno i k dokazování mapou. Navrhovatel k tomu uvedl, že z porovnání jednotlivých územních dopadů by se ve Vizovicích výroby vůbec neměla dotýkat ta červená varianta.

VI. Posouzení věci krajským soudem

Napadenou změnu územního plánu krajský soud přezkoumal v řízení podle části třetí, hlavy II, dílu 7, § 101a a násl. s.r.s., v mezích uplatněných návrhových bodů, vycházel ze

skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání této změny, přičemž dospěl k závěru, že návrh není důvodný.

VI.a) Podmínky řízení

Před samotným meritorním posouzením návrhu se krajský soud zabýval splněním procesních podmínek řízení, jakožto základním předpokladem soudního přezkumu opatření obecné povahy, kterým je samotná existence tohoto opatření napadeného návrhem, aktivní procesní legitimace navrhovatele, pasivní procesní legitimace odpůrce a formulace závěrečného návrhu. Územní plán, jakož i jeho změna, se podle ustanovení § 43 odst. 4, ve spojení s § 55 odst. 2 stavebního zákona, vydává formou opatření obecné povahy podle správního řádu a v tomto směru není pochyb o tom, že napadené usnesení zastupitelstva města Vizovice skutečně představuje opatření obecné povahy přezkoumatelné krajským soudem. Zcela v souladu s požadavky zákona (§ 101a odst. 1 s. ř. s.) je též závěrečný návrh, kterým se navrhovatel domáhal zrušení konkrétně vymezené části změny územního plánu.

Pokud jde o podmínku aktivní legitimace navrhovatele také tato je splněna, pokud navrhovatel tvrdí dotčení či zkrácení na svých právech (subjektivních oprávněních) v důsledku vlastnictví pozemků nacházejících se nebo sousedících s územím regulovaným územním plánem, resp. jeho změnou. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu k tomu v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009-120 (publikováno pod č. 1910/2009 Sb. NSS), uvedl: „*Navrhovatel tedy musí v první řadě tvrdit, že existují určitá jemu náležející subjektivní práva, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. (...) Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude tedy dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení.*“ V rozsudku ze dne 23. 9. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185, publ. pod č. 1971/2010 Sb. NSS Nejvyšší správní soud dále uvedl, že: „*...potenciální zásah do práv je myslitelný v zásadě u každého vlastníka nemovitostí umístěných v území regulovaném územním plánem*“. Vlastnictví předmětných nemovitých věcí (v záhlaví vymezených pozemků a budovy bez čp/če), v části územního plánu návrhem napadené, přitom prokázal navrhovatel výpisem z katastru nemovitostí, a to konkrétně listem vlastnictví č. 2022 pro katastrální území Vizovice, 783196. Navrhovatel pak logicky konsekventně a myslitelně tvrdil, že vymezení plochy pro vedení nové železniční tratě, představuje zkrácení jeho práva vlastnit majetek a práva podnikat (viz část II. odůvodnění tohoto rozsudku). Krajský soud proto uzavírá, že navrhovatel je aktivně procesně legitimován k podání návrhu na zrušení napadené části územního plánu, neboť zásah do jeho právní sféry je s ohledem na výše uvedené myslitelný.

Pokud jde o podmínku pasivní legitimace, zde je třeba pouze pro úplnost poznamenat, že podle § 101a odst. 3 je odpůrcem ten, kdo vydal opatření obecné povahy, jehož zrušení nebo zrušení jeho části je navrhováno. Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120, publ. pod č. 1910/2009 Sb. NSS, přitom platí, že v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s. o zrušení územního plánu (nebo jeho změny) je odpůrcem obec, jejíž zastupitelstvo územní plán (nebo jeho změnu) vydalo. V daném případě je tak odpůrcem město Vizovice, jehož zastupitelstvo napadenou změnu územního plánu svým usnesením vydalo.

VI.b) Aplikace algoritmu soudního přezkumu

Následně mohl soud přistoupit k samotnému přezkumu opatření obecné povahy. Judikatura správních soudů vytvořila určitý algoritmus přezkumu opatření obecné povahy, který logicky zobrazuje jednotlivé kroky přezkumu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, publikovaném pod č. 740/2006 Sb. NSS). Tento algoritmus v prvních dvou krocích spočívá v přezkumu pravomoci a působnosti orgánu, který toto opatření vydal. Třetím krokem je zkoumání, zda bylo opatření obecné povahy vydáno v souladu se zákonem stanoveným postupem (včetně zkoumání nepřezkoumatelnosti pro nesrozumitelnost nebo nedostatek důvodů). Dalším krokem algoritmu je přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho souladu s hmotným právem. S tímto krokem pak souvisí i krok poslední, a to přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska dodržení zásady proporcionality.

První dva kroky algoritmu činí zdejší soud vzhledem k jejich obsahu z úřední povinnosti (shodně srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, č.j. 1 Ao 2/2010 – 116) a konstatuje, že v projednávané věci nemá žádnou pochybnost o tom, že územní plán, jehož část je v nyní projednávané věci napadána, byl vydán zastupitelstvem města Vizovice v mezích jeho pravomoci a působnosti. Ani návrhovatel tuto skutečnost nijak nezpochybnil. Proto soud přistoupil přímo k třetímu kroku výše uvedeného algoritmu přezkumu opatření obecné povahy. Připomíná jen, že od 1. 1. 2012 je podle § 101d odst. 1 s.ř.s. soud vázán rozsahem a důvody návrhu, čímž je tudíž soudní přezkum zásadním způsobem ovlivněn.

Před pokračováním v přezkumu napadeného opatření obecné povahy považuje krajský soud za vhodné zdůraznit, že tento soudní přezkum by měl být veden s respektem k právu na územní samosprávu a za důsledného dodržení zásady zdrženlivosti. Jak uvedl Ústavní soud v nálezu ze dne sp. zn. III. ÚS 1669/11, „(d)le článku 101 odst. 4 Ústavy může stát zasahovat do činnosti územních samosprávních celků, jen vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem stanoveným zákonem; takový zásah do samosprávy je přípustný toliko tehdy, pokud to ochrana zákona nepochybně vyžaduje. Respektování územní samosprávy je nutnou součástí právního státu.“ V rozsudku ze dne 24. 10. 2007 č.j. 2 Ao 2/2007 – 73 pak Nejvyšší správní soud uvedl, že v územním plánování „jde o vyvážení zájmů vlastníků dotčených pozemků s ohledem na veřejný zájem, kterým je v nejširším slova smyslu zájem na harmonickém využití území. Tato harmonie může mít nesčíslně podob a ve své podstatě nebude volba konkrétní podoby využití určitého území výsledkem ničeho jiného než určité politické procedury v podobě schvalování územního plánu, v níž je vůle politické jednotky, která o něm rozhoduje, tedy ve své podstatě obce rozhodující svými orgány, omezena, a to nikoli nevýznamně, požadavkem nevybočení z určitých věcných (urbanistických, ekologických, ekonomických a dalších) mantinelů daných zákonnými pravidly územního plánování. Uvnitř těchto mantinelů však zůstává vcelku široký prostor pro autonomní rozhodování příslušné politické jednotky. [...] každá varianta využití území, která se takto ‚vejde‘ do mantinelů územního plánování, je akceptovatelná a soud není oprávněn politické jednotce vnucovat variantu jinou. Soud brání jednotlivce (a tím zprostředkovaně i celé politické společenství) před excesy v územním plánování a nedodržením zákonných mantinelů, avšak není jeho úkolem sám územní plány dotvářet.“

S vědomím těchto závěrů uvádí zdejší soud k jednotlivým bodům návrhu následující.

K procesnímu postupu odpůrce

V první řadě navrhovatel namítal nezákonný postup odpůrce. Podle navrhovatele nebyly argumenty jím uvedené v námitkách proti konceptu ani proti návrhu územního plánu projednány, zohledněny a náležitým způsobem vypořádány. K tomu krajský soud uvádí následující. Navrhovatel podal obsáhlé námitky k návrhu územního plánu (ve vztahu k námitkám ke konceptu územního plánu se krajský soud vyjádří dále), které došly odpůrci dne 29. 2. 2012. Ze zvukového záznamu z projednání návrhu napadeného územního plánu ze dne 29. 2. 2012 je zřejmé (část od 1:45 hod.), že námitky navrhovatele, dle záznamu označované sice jako připomínky, byly projednány, resp. bylo (i když stručně) vysvětleno, proč byla železniční trať navržena takovým způsobem (zejména odkaz na vymezení tratě v ZÚR Zlínského kraje), jakým byla a že není možné ji vést jinudy. Bylo výslovně sděleno, že ze tří variant vedení tratě byla zvolena varianta nejšetrnější k výrobě. Dne 9. 3. 2012 pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotili výsledky projednání návrhu územního plánu a zpracovali návrh na rozhodnutí o námitkách. O těchto námitkách pak bylo rozhodnuto usnesením Zastupitelstva města Vizovice ze dne 4. 6. 2012. Odůvodnění vypořádání námitky navrhovatele jistě neoplyvá podrobnou a sofistikovanou argumentací, nicméně jsou z něj seznatelné důvody nevyhovění námitce, tedy zejména skutečnost, že koridor železniční tratě byl vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci a Krajský úřad Zlínského kraje v současné době zahájil práce na zpracování územní studie. K omezení vlastnického práva navrhovatele pak odpůrce uvedl, že se jedná o plochu vymezenou pro veřejně prospěšnou stavbu a vlastnické právo není nedotknutelné. Za situace, kdy je koridor železniční tratě, v jehož „mantinelech“ se odpůrce musel pohybovat, vymezen v ZÚR Zlínského kraje, lze odůvodnění z hlediska nároků na jeho přezkoumatelnost považovat za dostatečné.

Nedodržení zákonného postupu spatřoval navrhovatel rovněž ve skutečnosti, že o jeho námitce proti konceptu územního plánu bylo rozhodnuto tak, že se jí vyhovuje, ve skutečnosti jí však vyhověno nebylo. K tomu soud v první řadě uvádí, že je nutné rozlišovat jednotlivé fáze územního plánování, a tedy i pojem konceptu územního plánu a návrhu územního plánu. Navrhovatel podal námitky proti konceptu územního plánu podáním ze dne 26. 5. 2010. V těchto námitkách, shodujících se v podstatné míře s body žalobními, brojil mj. i proti prodloužení tratě v úseku Vizovice – Valašská Polanka v podobě tří předložených variant řešení. Žádal, aby byla zastupitelstvu předložena varianta B, ale s úpravami, které v námitkách specifikoval. Ve vyhodnocení připomínek a námitek ke konceptu územního plánu bylo námitce vyhověno. Měla být zpracována varianta B, ovšem bez dalšího a bez předložení jakékoliv reakce na argumenty a podmínky navrhovatele. Námitky tudíž nebyly řádně vypořádány a postup odpůrce při vyřízení námitek tak byl skutečně nesprávný. Zároveň však nepředstavoval takové procesní pochybení, na základě kterého by bylo nutné napadené opatření obecné povahy zrušit, neboť toto vyhodnocení sloužilo toliko k přípravě návrhu územního plánu, a nemělo tak přímý dopad do právní sféry navrhovatele. V této souvislosti lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 2. 2012, č.j. 6 Ao 7/2011 – 74: „*Nejvyšší správní soud dále poukazuje na to, že vůči navrhovatelce je závazné až rozhodnutí o námitkách (byť nesprávné posouzené jako připomínky) v rámci napadeného*

územního plánu, nikoli vyjádření odpůrce k jejím námitkám v rámci konceptu územního plánu; zásah do práv navrhovatelky či důvod pro zrušení napadeného opatření obecné povahy by proto zásadně nemělo představovat pochybení v rámci vypořádání se s výhradami uplatněnými vůči konceptu územního plánu, neboť aktem zasahujícím do sféry dotčených osob je až konečné opatření obecné povahy, nikoli jeho koncept. Jako v každém případě týkajícím se tvrzeného porušení procesních pravidel je vždy namístě zkoumat konkrétní důsledky případného pochybení pro konečnou právní pozici dotčeného subjektu. Důvodem pro zásah ze strany soudu mohou být pouze takové procesní excesy, které se dotýkají samé podstaty procesních práv účastníka takového procesu s přímým dopadem do jeho právního postavení.“ Navrhovateli bylo následně umožněno podat námitky proti návrhu územního plánu a o těchto námitkách bylo řádně rozhodnuto usnesením zastupitelstva. Teprve toto rozhodnutí mělo přímý dopad do jeho práv. Tato námitka je tedy nedůvodná.

Navrhovatel dále upozornil, že dotčené nemovitě věci navrhovatele jsou vyznačeny jako návrhové plochy drážní dopravy. Zákonné předkupní právo by však dle jeho názoru nemělo platně vzniknout k pozemkům vyznačeným toliko jako návrhové plochy drážní dopravy. Tyto plochy navíc neměly být vyznačeny jako plochy pro veřejně prospěšné stavby, neboť se jedná pouze o plochy návrhové a nikoli stabilizované. K námitce, že návrhové plochy drážní dopravy neměly být vyznačeny jako plochy pro veřejně prospěšné stavby soud uvádí, že plochy stabilizované jsou obecně chápány jako plochy, kde bude zachován charakter využití stanovený v podmínkách pro využití a uspořádání jednotlivých ploch, kdežto na plochách návrhových dojde ke změně dosavadního charakteru využití území. Názor, že plochy pro veřejně prospěšné účely mohou být vymezeny pouze na plochách označených jako stabilizované, by byl zcela v rozporu se samotným účelem územního plánování, neboť by nebylo možné plánovat veřejně prospěšné stavby na plochách majících doposud jiné využití, než které odpovídá např. umístění železniční tratě nebo dálnice.

Pokud jde o vznik zákonného předkupního práva, pak stavební zákon v § 101 odst. 1 věta první stanovil, že „*K pozemku určenému územním plánem nebo regulačním plánem pro veřejně prospěšnou stavbu nebo pro veřejně prospěšné opatření má obec nebo kraj, který je vymezil v územně plánovací dokumentaci, nebo stát podle příslušnosti k vlastnictví v souladu se zvláštními právními předpisy³⁷⁾ předkupní právo.*“ Vznik předkupního práva je tudíž důsledkem vymezení pozemku pro veřejně prospěšnou stavbu. Stavební zákon nespojuje vznik předkupního práva k pozemku s vymezením ploch jako stabilizovaných či návrhových, ale s tím, že je pozemek určen pro veřejně prospěšnou stavbu. Byla-li vymezena veřejně prospěšná stavba železniční tratě i na pozemcích navrhovatele, pak ze zákona nevyhnutelně vzniklo předkupní právo státu. A to bylo taky zcela v souladu se zákonem vyznačeno. Ani tato námitka není důvodná.

Dle navrhovatele je územní plán v napadené části v rozporu s vyšší územně plánovací dokumentací, konkrétně s PÚR. Podle navrhovatele PÚR nenavrhuje prodloužení železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka; naopak z „Vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje ČR 2008 na udržitelný rozvoj území“ je zřejmé, že toto prodloužení bylo vypuštěno. V této souvislosti je vhodné se nejprve obecně vyjádřit k právní úpravě týkající se nutnosti souladu jednotlivých nástrojů územního plánování, neboť použitá východiska jsou aplikovatelná i na vztah ZÚR Zlínského kraje a napadeného územního plánu, což je určující i pro posouzení dalších námitek. Vztahem jednotlivých nástrojů územního plánování se již opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud a proto soud považuje za vhodné odkázat na např. na rozsudek

Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 1/2011-74. Podle tohoto rozsudku jsou jak politika územního rozvoje tak územně plánovací dokumentace, jež představují zásady územního rozvoje a územní plán koncepčními nástroji územního plánování a liší se od sebe mírou své obecnosti a rozsahem území, kterým se zabývají. „Politika územního rozvoje je koncepčním celostátním nástrojem, jež se zabývá otázkami územního plánování na úrovni nadregionální, celostátní a mezinárodní, přičemž jejím účelem je koordinovat mj. zájmy na využívání území státu a územně plánovací činnosti krajů a obcí. Zásady územního rozvoje jsou strategickým územně plánovacím nástrojem kraje, který je pořizuje pro celé své území; řeší tedy problematiku nadmístního významu. Zásady územního rozvoje vždy vymezují nebo (ve vztahu k politice územního rozvoje) zpřesňují vymezení mj. ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, a vymezují veřejně prospěšné stavby. Územní plán je pak základním koncepčním dokumentem k usměrňování územního rozvoje obce, je zpracováván pro celé území obce.

(...) Z nastíněné posloupnosti je zřejmé, že konkrétní území je regulováno pomocí tří dokumentů, které musejí být vzájemně souladné; tento soulad je ve stavebním zákoně zajištěn zejména pomocí ustanovení § 36 odst. 5, § 53 odst. 4 písm. a) a § 54 odst. 2. Pořizovatel musí při pořizování územně plánovací dokumentace sám ověřit soulad svého návrhu s nadřazenou dokumentací. Též pořizovateli nadřazený orgán posuzuje soulad pořizované a nadřazené dokumentace v rámci svého stanoviska k návrhu nebo konceptu (§ 38 odst. 2, § 48 odst. 5, § 51 odst. 2 a 3 stavebního zákona), zjistí - li, že návrh/koncept je v rozporu s nadřazenou dokumentací, předloží zastupitelstvu obce nebo kraje, jež návrh dokumentace schvaluje, návrh na jeho zamítnutí (§ 40 odst. 1 a 3, § 53 odst. 4 a 6 stavebního zákona). Dalším projevem závaznosti nadřazených dokumentací je povinnost kraje nebo obce uvést svou územně plánovací dokumentaci do souladu s dokumentací nadřazenou v případě, že nadřazená dokumentace byla schválena následně či aktualizována; do doby provedení odpovídající změny nelze podle nesouladných částí dokumentace rozhodovat (§ 41 odst. 4 a § 54 odst. 5 cit. zákona).“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2011, č.j. 6 Ao 1/2011-74).

V rozsudku č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 z 23. 9. 2009 pak Nejvyšší správní soud učinil následný výstižný závěr, který se následně stal obecně uznávaným judikaturou Nejvyššího správního soudu (srov. např. rozsudek z 27. 10. 2010, č. j. 9 Ao 1/2010 – 84): „Vymezení těchto ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojím smyslu: pozitivním a negativním. V pozitivním smyslu jsou nadřazenou územně plánovací dokumentací vymezené rozvojové plochy nadmístního významu pro územní plány obcí závazné tak, že obec je povinna tyto rozvojové plochy vymezené v nadřazené dokumentaci respektovat a vymezit je i ve svém územním plánu. V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou.“

Pro posouzení předmětné námitky je tedy nutné posoudit, zda byl předmětný koridor železniční tratě obsažen v nadřazených dokumentech – ZÚR Zlínského kraje a PÚR. Pro územní plán je významný především obsah ZÚR. V případě ZÚR Zlínského kraje přitom není pochyb, že uvedený koridor, zasahující celý výrobní areál navrhovatele, označen je, a to v šířce 200 m. Navrhovatel ostatně tuto skutečnost nijak nezpochybňoval.

Za této situace není podstatné, jakým konkrétním způsobem byl tento koridor vymezen v PÚR, pokud tam alespoň obecně vymezen byl. V této souvislosti krajský soud připouští, že popis koridoru ŽD 1 v bodě 89 PÚR není na první pohled snadno pochopitelný, nicméně při bližším prostudování je z něj zřejmé, že větev odbočující z tratě Brno – Přerov (trať č. 300) má pokračovat ke stávající trati č. 280 (Hranice na Moravě – Horní Lideč – hranice ČR/SR–Púchov), tedy směrem na Valašskou Polanku. Tento závěr je patrný zvláště s přihlédnutím ke schématu č. 4 na str. 63 PÚR, kde je tento koridor zakreslen. To, že v PÚR není výslovně zmíněno (a bylo případně vypuštěno) prodloužení tratě z Vizovic přímo do Valašské Polanky neznámá, že by napadený územní plán byl s PÚR v rozporu. Nelze totiž přehlédnout, že koridor vymezený v PÚR, tedy s nejvyšší mírou obecnosti, musel být následně konkretizován ZÚR Zlínského kraje, ve kterých je předmětná trať zakreslena včetně prodloužení do Valašské Polanky. Krajský úřad Zlínského kraje přitom soulad napadeného územního plánu s ZÚR Zlínského kraje, jakož i s PÚR potvrdil (Potvrzení o odstranění nedostatků ze dne 3. 1. 2012 č.j. KUZL 92121/2011). Za situace, kdy se navržený koridor v napadeném územním plánu pohybuje v koridoru předpokládaném právě v PÚR a především konkretizovaném v ZÚR Zlínského kraje, nejedná se o rozpor mezi jednotlivými dokumentacemi pro územní plánování vůbec. Ani tato námitka není proto důvodná.

Rozpor napadeného územního plánu s PÚR spatřoval navrhovatel rovněž v tom, že PÚR bylo uloženo prověřit proveditelnost předmětného rozvojového záměru. V souladu s tímto úkolem měla být zpracována územní studie, která by prověřila efektivnost, potřebnost a finanční návratnost daného záměru. Ke zpracování této studie však před schválením napadeného územního plánu nedošlo. Bez této studie považoval navrhovatel vytyčení nové trasy za nedůvodné, předčasné a v rozporu s úkoly uloženými PÚR. Nezpracováním uvedené územní studie před schválením územního plánu pak podle navrhovatele došlo i k porušení ust. § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, který stanoví, že mezi úkoly územního plánování patří i prověřování a posuzování potřeby změn v území, veřejného zájmu na jejich provedení, jejich přínosů, problémů a rizika. Soud k tomu uvádí, že i zde je nutno vycházet z toho, že předmětný koridor železniční tratě byl v napadeném územním plánu vyznačen s ohledem na ZÚR Zlínského kraje. Jedná se o trať nikoli jen nadmístního, ale i republikového významu, a proto posuzování jejího vedení nemůže příslušet odpůrci. Z PÚR vyplývá, že za prověření proveditelnosti tohoto záměru odpovídá Ministerstvo dopravy. Ze stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu napadeného územního plánu ze dne 26. 4. 2011, č.j. 165/2011-910-UPR/2-Ma se pak podává, že tento záměr na základě dohody prověří Zlínský kraj. Prověření tohoto záměru však automaticky nemusí předcházet vydání územního plánu, resp. to nelze z příslušných právních předpisů dovodit. Prověřování a posuzování potřeby změn v území probíhá nejen před schválením územně plánovací dokumentace; bezpochyby se totiž jedná o permanentní úkol územního plánování. Současně nelze tvrdit, že by byla předmětná trať v ZÚR Zlínského kraje vymezena bez jakéhokoliv dřívějšího územně plánovacího podkladu, neboť záměr vymezený v ZÚR Zlínského kraje vycházel z Generelu dopravy Zlínského kraje, který byl schválen Zastupitelstvem Zlínského kraje již dne 23. 6. 2004. Zahrnutí koridoru pro železniční trať, aniž by tato trať (prodloužení do Valašské Polanky) byla prověřena územní studií, není pochybením, pokud vychází z nadřazené územně plánovací dokumentace.

K tvrzené nezákonnosti napadeného opatření obecné povahy

Podle navrhovatele mělo být hledáno takové řešení, které v co nejmenší míře bude zasahovat do stávající zástavby a osídlení, a které nebude mít tolik negativních dopadů jako řešení stávající. Nebylo dodrženo pravidlo vést dopravní infrastruktury mimo sídelní celky ani zásada minimalizace antropogenních vlivů. Nová trasa vede k rozdělení města Vizovice na dvě části, což ve svém důsledku znamená mj. výrazné snížení kvality života a bydlení v daných lokalitách. Vzhledem k negativním vlivům nové trasy je schválené řešení vedení železniční tratě v rozporu s cílem územního plánování, kterým je podle § 18 odst. 2 stavebního zákona zajišťování předpokladů pro udržitelný rozvoj území. Nebyla-li zpracována územní studie, bylo postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. V námitkách proti konceptu i proti návrhu územního plánu přitom na potřebnost takové studie navrhovatel upozorňoval a navrhoval vedení železniční trasy souběžně s koridorem pro rychlostní silnici R 49. K tvrzenému porušení § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona (nezpracování studie) se soud vyjádřil výše. Ve vztahu k další argumentaci navrhovatele pak nezbyvá než znovu odkázat na to, že jednotlivé varianty vedení koridoru železniční tratě se musely pohybovat v koridoru vymezeném v ZÚR Zlínského kraje a pouze v rámci tohoto koridoru bylo možné volit jednotlivé varianty např. s ohledem na minimalizaci antropogenních vlivů, dopadů na kvalitu života atd.

Navrhovatel dále namítal, že využití nemovitých věcí žalobce pro železniční dopravu by pro něj bylo likvidační a představovalo faktické potlačení hospodářského rozvoje území. I z tohoto důvodu je v přímém rozporu s cíli územního plánování deklarovanými v § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Stavební zákon v § 18 odst. 1 stavebního zákona stanoví: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*“ V § 18 odst. 2 pak stanoví: „*Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.*“ Z těchto ustanovení je zřejmé, že vymezují základní principy územního plánování, které se nemohou uplatnit v plné míře, ale vždy ve vzájemném vyváženém poměru. Stěžejním pojmem je udržitelný rozvoj území. „*Stavební zákon pod pojmem udržitelný rozvoj rozumí vztah environmentálních, ekonomických a sociálních vlivů, které musí být ve vzájemných souvislostech vyváženy. Jeho podstata je postavena na třech základních pomyslných pilířích.*“ (komentář k § 18 in Potěšil, L., Roztočil, A., Hrušová, K., Lachmann, M.: Stavební zákon - online komentář. 1. aktualizace. Praha: C. H. Beck, 4/2011). O vyváženém vztahu tří základních pilířů: příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území, hovoří i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526. Jednotlivé pilíře se nemohou uplatnit ve své absolutní podobě, ale vždy v určitém vzájemném kompromisu. Vzhledem k širokému obsahu těchto pojmů je nepochybné, že ke kompromisům musí docházet i v rámci těchto pilířů. Vymezení železniční tratě umožňující nepochybně ekologicky šetrný způsob dopravy, širší propojení obyvatel regionu a lepší spojení na Slovensko, totiž může přinést i větší hospodářský rozvoj v území. Jedním z významných kritérií investorů je právě kvalita dopravní infrastruktury. Stejně tak nelze přehlédnout ani

vymezení ploch pro průmyslovou výrobu a sklady (VP) v blízkosti současného areálu navrhovatele. Soud tedy nijak nezpochybňuje potíže či dokonce možné existenční problémy vyvolané vymezením koridoru železniční tratě a zejména její případnou následnou realizací, nicméně na principy vymezené v § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona je nutné nahlížet komplexně a nikoli pouze ve vztahu k provozování jednoho, byť významného, podniku. Obdobně pak další negativní vlivy navržené železniční tratě uvedené v předchozím odstavci je nutno posuzovat s ohledem na vyvážený vztah tří základních pilířů udržitelného rozvoje, stejně jako faktickou situaci v území. Např. otázka antropogenních vlivů na území poměrně velkého sídelního útvaru již zasaženého celou škálou antropogenních vlivů se nepochybně posuzuje jinak než např. na chráněném území národního parku. Železniční koridor má být veden přes průmyslový areál v západní části města a následně pokračovat jeho středem z důvodu využití tělesa nedokončené Baťovy dráhy rozestavěné ve 30. a 40. letech 20. století. Za této situace lze o excesivním antropogenním vlivu navrženého koridoru hovořit jen stěží. Využití nedokončeného železničního tělesa naopak vede k minimalizaci antropogenních vlivů na ostatních místech řešeného území, jak případně uvedl odpůrce. Rozdělení města je pak do velké míry dáno i v současnosti a to právě v důsledku uvedeného železničního tělesa tzv. Baťovy dráhy, jehož podstatnou část by navržená trať měla využívat. Současně lze doplnit, že prodloužení železniční tratě nepochybně bude mít i přínosy, zejména zlepšení dopravní dostupnosti, navíc druhem dopravy, který je považován za ekologicky šetrný. Z hlediska principu udržitelného rozvoje tudíž nelze učinit závěr o zjevném excesu odpůrce vybočujícím ze zákonných mantinelů § 18 odst. 2 stavebního zákona. Pro úplnost je třeba doplnit, že vedení tratě souběžně s koridorem pro rychlostní silnici R 49 nemohlo být odpůrcem vůbec uvažováno, neboť se ani nepohybuje v koridoru železniční tratě vymezeném v ZÚR Zlínského kraje. Navrhovatel přitom proti navrženému vedení tratě v ZÚR Zlínského kraje nepodal námítky ani připomínky, proti vymezení tratě tak dříve nebrojil, přestože mu muselo být zřejmé, že navržený koridor zasahuje jeho areál. Navrhovat nyní vedení tratě mimo tento koridor bez dosažení změny ZÚR Zlínského kraje tak již není možné.

Navrhovatel rovněž namítal, že svou činností navazuje na kulturně průmyslovou tradici výroby destilátů, která je v předmětných místech doložitelná více než 425 let. Tato tradice by v souladu s § 18 odst. 4 stavebního zákona měla být rozvíjena a nikoli likvidována. Územní plán je tudíž v rozporu s cíli územního plánování deklarovanými taktéž v § 18 odst. 4 stavebního zákona. Soud nijak nezpochybňuje dlouhou tradici výroby ovocných destilátů v oblasti Vizovic, zároveň však konstatuje, že vymezení koridoru železniční tratě, přes severní část areálu navrhovatele nemůže samo o sobě způsobit konec této tradice spojené s městem Vizovice. Uvedená tradice se nepochybně neváže na konkrétní pozemky navrhovatele a může v ní být eventuálně pokračováno na přilehlých pozemcích, byť s nutností dalších investic a zvýšených nákladů.

Územní plán je podle navrhovatele dále v rozporu s ust. § 19 odst. 2 stavebního zákona, neboť s ohledem na negativní vlivy nově navrženého vedení železniční tratě mělo být před schválením územního plánu zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Soud k tomu uvádí, že podle § 47 odst. 3 stavebního zákona se vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zpracovává tehdy, pokud dotčený orgán ve svém stanovisku k návrhu zadání uplatnil požadavek na posouzení územního plánu z hlediska vlivů na životní prostředí nebo pokud dotčený orgán nevyločil významný vliv na evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast. Jak uvádí komentář k § 47 odst. 3 stavebního zákona, „na rozdíl od politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje totiž vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území není

obligatorní náležitosti územního plánu, nýbrž pouze fakultativní, jejíž potřeba vyplývá právě z požadavku dotčeného orgánu podle VIŽP.“ (Potěšil, L., Roztočil, A., Hrušová, K., Lachmann, M.: Stavební zákon - online komentář. 1. aktualizace. Praha : C. H. Beck, 4/2011; zkratkou VIŽP je myšlen zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pozn. soudu). Krajský úřad Zlínského kraje jako příslušný orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí v koordinovaném stanovisku ze dne 28. 5. 2009, č.j. KUZL 32890/2009Ú sdělil, že napadený územní plán není třeba posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí. Ani tuto námitku neshledal soud důvodnou.

Dle navrhovatele je řešení železniční tratě také v rozporu s hlavními záměry rozvoje deklarovanými v textové části územního plánu, a to pokračování města v průmyslové tradici, vytváření podmínek pro rozvoj pracovních příležitostí, zajištění rozvoje a prosperity města, respektování stávajícího typu osídlení, historického půdorysu města a jeho místních částí se stávající zástavbou. Soud k tomu předně uvádí, že lze jen těžko předpokládat naplnění cílů a záměrů vytyčených v textové části územního plánu v absolutní podobě. Jedná se spíše o základní ideje celého územního plánu, které však samy o sobě nepředstavují nepřekročitelná pravidla pro konkrétní vymezení území. Jednotlivé cíle a záměry se navíc často prolínají a některé si i vzájemně odporují a je tedy na samosprávném celku, aby mezi svými záměry zvolil vhodný kompromis. Rozpor s některými hlavními směry rozvoje proto nelze považovat za důvod nezákonnosti napadené části územního plánu bez toho, aby měl tento závěr oporu v konkrétním ustanovení zákona. Současně je nutné podotknout, že výčet deklarovaných hlavních záměrů předložený navrhovatelem nebyl úplný, neboť mezi hlavní záměry rozvoje bylo odpůrcem výslovně zařazeno právě i prodloužení železniční trati východním směrem, tedy prodloužení tratě směrem na Valašskou Polanku. Nejenže je tedy tato námitka nedůvodná, ale je i věcně nesprávná, neboť prodloužení trati výslovně patří také mezi hlavní cíle rozvoje odpůrce.

Posouzení proporcionality navržené úpravy

Poslední dvě navrhovatelovy námitky spočívající v tvrzení nedůvodného a neoprávněného omezení jeho práv garantovaných Listinou, a to práva vlastnit majetek podle čl. 11 a práva podnikat podle čl. 26 Listiny. Tato práva jsou ve zjevném nepoměru se zájmem na vybudování nové železniční tratě. Navrhovatel upozornil na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 2. 2009, č. j. 2 Ao 4/2008 – 88, ve kterém tento dospěl k závěru, že i za situace, kdy omezení překračující míru spravedlivé rovnováhy není v rozporu s hmotným právem, může soud zrušit příslušnou část územního plánu, dojde-li v rámci testu proporcionality k závěru, že bez poskytnutí náhrady jde o zásah nepřiměřený; skutečnost, že podústavní právo možnost odškodnění v těchto případech nepředpokládá, nemůže být takovému postupu překážkou. V této souvislosti je však třeba upozornit na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120, které se vymezilo k výše uvedenému právnímu závěru, a podle kterého „(V) rámci soudní kontroly procesu tvorby územního plánu (jeho změny) v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s. soud zkoumá, zda jsou vůbec dány podmínky k zásahu územního plánu do vlastnických práv určité osoby. Soud tedy především zkoumá, zda dotčený zásah do vlastnického práva má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod a zda je činěn jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Shledá-li soud, že některá z uvedených kumulativních

podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení územního plánu v té části, jež s dotýčným zásahem souvisí, umožňuje-li takto omezený zásah soudu do územního plánu charakter tohoto plánu jakož i povaha nepřipustného zásahu. Shledá-li naopak soud, že všechny uvedené podmínky pro zásah byly naplněny, není to důvodem ke zrušení územního plánu ani tehdy, jedná-li se o omezení ve větší než spravedlivé míře. Otázka, zda byla poskytnuta či závazně přislíbena kompenzace, je pro účely posuzování zákonnosti územního plánu irelevantní, neboť se v rámci procedury pořizování územního plánu neřeší; jde o otázku relativně samostatnou.“ Soud přitom nezpochybňuje, že došlo k omezení naříkaných práv navrhovatele. Již vznikem předkupního práva a limitací možné stavební činnosti dojde k částečnému omezení navrhovatelových práv. Z jeho dosavadní činnosti je však zřejmé, že i s takovým omezením je schopen nadále podnikat ve svém oboru. Jisté omezení je za splnění výše uvedených podmínek přípustné i za situace, pokud byla překročena spravedlivá míra omezení jeho práv. Otázkou náhrady za vzniklá omezení se soud při přezkumu opatření obecné povahy nezabývá. Zákon totiž výslovně nepočítá s náhradou za zřízení předkupního práva a možnost získání přiměřené náhrady se lze případně domáhat samostatně.

V rámci testu proporcionality napadeného opatření obecné povahy je tedy podstatné posouzení toho, zda dotýčný zásah do vlastnického práva má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod, zda je činěn jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Uvedené posouzení pak podle soudu musí vycházet ze skutečnosti, že předmětný koridor železniční tratě byl vymezen na základě nadřazené územně plánovací dokumentace – ZÚR Zlínského kraje, proti kterým se mohl navrhovatel bránit, a to i v řízení před soudem, čímž by případně i zvrátil nutnost zanesení tohoto koridoru do napadeného opatření obecné povahy. Jestliže v době vydání územního plánu byly ZÚR Zlínského kraje platné, lze výše uvedená kritéria testu proporcionality posuzovat jen v rámci mantinelů těmito zásadami vymezenými. Současně je nutné brát v potaz, že samotným vymezením koridoru navržené tratě přes areál navrhovatele ještě nedojde automaticky k její realizaci, a tedy k přímému narušení až znemožnění výroby navrhovatele. Uvedený záměr totiž může doznat ještě množství změn, stejně jako může být zcela opuštěn.

Z hlediska ústavní legitimacy a zákonnosti důvodu dotčeného zásahu je zásadní právě již tolikrát opakované vymezení předmětného záměru v PÚR a ZÚR Zlínského kraje. Tímto vymezením totiž došlo k naplnění veřejného zájmu k zajištění ploch pro budoucí vedení dopravní infrastruktury, která by zajistila udržitelný rozvoj společnosti. Krajský soud má za to, že vymezení ploch pro výstavbu dopravní infrastruktury, která by měla umožnit rozvoj ekologicky šetrné dopravy, umožňující lepší spojení regionu, a v důsledku větší pohodlí pro obyvatele a možný hospodářský rozvoj území je zásadně ústavně legitimní, opírá se o obecné principy uvedené v § 18 odst. 1 stavebního zákona a následně konkrétně o § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, který svěřuje politice územního rozvoje vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo těch, které svým významem přesahují území jednoho kraje. § 53 odst. 4 písm. a) téhož zákona, pak stanoví, že územní plán musí být v souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem. Odpůrce již pouze toto vymezení v ZÚR Zlínského kraje plně v souladu se stavebním zákonem konkretizoval na úrovni územního plánu. Zákonné cíle tedy naplnil. Z hlediska posuzování nezbytnosti navrženého vedení koridoru železniční dráhy a míry šetrnosti možných způsobů je pak ze spisové dokumentace zřejmé, že odpůrce volil ze

tří možných variant a zvolil tu k navrhovateli nejšetrnější – variantu B. Tuto variantu (za splnění dalších podmínek) ostatně požadoval i navrhovatel. Vymezení tratě v severní části areálu navrhovatele a s tím související zapsání předkupního práva státu, lze vzhledem k možnostem vedení tratě v území považovat za vymezení jen v nezbytně nutné míře a v nejšetrnější variantě, která v žádném případě neznamená automatický konec výroby navrhovatele. Z předloženého spisu, např. ze záznamu projednání návrhu napadeného územního plánu se pak podává, že řešení, které by se zcela vyhnulo pozemkům navrhovatele a současně se pohybovalo v koridoru vymezeném v ZÚR Zlínského kraje, není technicky možné, resp. by bylo technicky velmi obtížné, což navrhovatel během procesu pořizování a schvalování územního plánu nijak nezpochybnil.

Tvrdil-li navrhovatele, že při zpracování územní studie byly prověřovány varianty, z nichž ani jedna nezasahovala jeho výrobní areál, soud uvádí, že studie byla pořizována až po schválení napadeného územního plánu a navíc byly prověřovány takové varianty, které se pohybují i zcela mimo koridor vymezený v ZÚR Zlínského kraje. Vybraná červená varianta i dle studie samotné vychází z koridoru vymezeného v ZÚR Zlínského kraje, nelze však říci, že by se vůbec nedotkla výrobního areálu žalobce. Současně tato varianta představuje čistě samotné vedení tratě, přičemž z uvedeného výkresu nelze dovodit, zda např. počítá i s koridorem pro ochranné pásmo železnice. Nelze navíc předpokládat, že takto naznačené vedení tratě je možné i z hlediska jiných zájmů odpůrce, které převyšují zájem na zachování nedotčené výroby v současném výrobním areálu navrhovatele. Zcela podstatná je navíc skutečnost, že to byl sám navrhovatel, jenž během pořizování napadeného územního plánu požadoval zanesení varianty B (byť tak, aby se vyhnula jeho výrobnímu areálu), tedy varianty vedoucí na severní straně jeho výrobního areálu. K poslednímu kroku testu proporcionality pak soud uvádí, že s ohledem na ZÚR Zlínského kraje pak nelze hovořit ani o diskriminaci či libovůli odpůrce směrem k navrhovateli, neboť jeho areál se nacházel již v koridoru vymezeném v těchto zásadách a nebyl do něj zahrnut na základě libovůle odpůrce.

Tvrzení navrhovatele, že odpůrcem nebyla zkoumána jiná možnost vedení trati neodpovídá skutečnosti, neboť existovaly varianty A, B a C, ze kterých byla vybrána varianta B. S ohledem na opakovanou nutnost souladu jednotlivých stupňů dokumentů územního plánování samozřejmě nemohla být zkoumána jakákoliv varianta, ale pouze taková, pohybující se ve vymezeném koridoru v ZÚR Zlínského kraje. Pro úplnost soud ještě doplňuje, že vybraná varianta B opět představuje jen vymezení koridoru, byť oproti ZÚR Zlínského kraje užšího, a samotné technické řešení vedení tratě není úkolem územního plánu. Konkrétní zasažení pozemků, a tedy i výroby navrhovatele, tudíž nelze v současné době zcela předvídat. Navíc skutečnost, že vymezený koridor ještě může doznat změn nebo být případně zrušen, ostatně potvrdil sám navrhovatel, když předmětná trať řešena v této věci měla být aktualizací č. 1 odstraněna z bodu 89 PÚR. Tuto skutečnost odpůrce nezpochybňoval. Ani tato případná změna nemohla na závěru soudu ničeho změnit, neboť podle § 101b odst. 3 s.ř.s. vychází soud při přezkoumání opatření obecné povahy ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy. Rovněž to nemůže mít vliv na existenci či neexistenci veřejného zájmu v době vydání napadeného územního plánu. Ostatně prokazování veřejného zájmu u záměru, který je vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci, není úkolem odpůrce, který je tímto vymezením vázán, neboť tímto samotným vymezením je veřejný zájem na vymezení plochy pro možnou budou železniční trať definován. V posuzovaném případě byl odpůrce vázán nadřazenou územně-plánovací dokumentací a od té se nemohl

odchýlit. Nebyl zde tak dán zcela volný prostor pro vážení jednotlivých zájmů v území. Soud závěrem k věci uvádí, že není vyloučené, aby v budoucnu byla napadená část územního plánu změněna. K této změně je však potřeba i aktualizace ZÚR Zlínského kraje postupem podle § 42 stavebního zákona. Cestou, jak dosáhnout změny napadené části územního plánu je tedy usilování o úplné vypuštění předmětného koridoru ze ZÚR Zlínského kraje, a to právě v návaznosti na aktualizaci PÚR.

VII. Závěr a náklady řízení

S ohledem na skutečnost, že všechny námitky navrhovatele byly krajským soudem posouzeny jako nedůvodné rozhodl soud podle § 101d odst. 2 s.ř.s. tak, že podanou žalobu jako nedůvodnou zamítl.

O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovatel ve věci úspěch neměl (návrh byl jako nedůvodný zamítnut), a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Odpůrci, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení příslušelo právo na náhradu nákladů řízení vzniklých v důsledku zastoupení advokátem, krajský soud toto právo nepřiznal.

Neshledal, že by se jednalo o náklady důvodně vynaložené, neboť povinnost správního úřadu jím vydaný akt hájit u soudu proti správní žalobě představuje samozřejmou součást povinností plynoucích z běžné správní agendy, k níž je úřad personálně i finančně ze státního rozpočtu vybavován. Nic na tom nemění ani to, že územní plán vydává v samostatné působnosti zastupitelstvo obce a že pasivně legitimovaným je obec, jejíž zastupitelstvo územní plán (či jeho změnu) vydalo. U města velikosti Vizovic (obec s rozšířenou působností) lze očekávat, že jeho orgány budou schopny kvalifikovaně obhajovat svá rozhodnutí či jiné úkony před soudem a argumentovat v jejich prospěch. Kdyby tomu tak snad být nemělo, bylo by legitimní se ptát, zda orgány tohoto města mohou vůbec taková rozhodnutí vydávat. Nehledě na to, že celý proces pořizování územního plánu se děje v působnosti přenesené a je tak nepochybně výkonem státní správy, jehož součástí je i schopnost kvalifikovaně hájit svá rozhodnutí, resp. správní akty, vč. opatření obecné povahy, jako tzv. aktu smíšeného, bez nutnosti využívat právní pomoci advokátů. Nelze proto podle názoru krajského soudu spravedlivě žádat po navrhovatelce, aby hradila náklady vzniklé tím, že odpůrce udělil k zastupování plnou moc advokátovi. V této úvaze vyšel krajský soud jednak z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2012, č. j. 2 As 104/2012 – 35, publ. pod č. 2755/2013 Sb. NSS, a jednak z jemu předcházejících nálezů Ústavního soudu ze dne 14. 9. 2010, sp. zn. III. ÚS 1180/10, ze dne 23. 11. 2010, sp. zn. III. ÚS 2984/09, a ze dne 13. 8. 2012, sp. zn. II. ÚS 2396/09, dostupných shodně z <http://nalus.usoud.cz>, v nichž ve vztahu k orgánům veřejné moci, jakož i územním samosprávným jednotkám, byla presumována existence dostatečného materiálního a personálního vybavení a zabezpečení k tomu, aby byly schopny kvalifikovaně hájit svá rozhodnutí, práva a zájmy, aniž by musely využívat v řízení před obecnými soudy právní pomoci advokátů.

P o u ě n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 7. 9. 2015

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu