



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Věry Šimůnkové a soudců JUDr. Milana Podhrázkého, Ph.D. a Olgy Stránské v právní věci **navrhovatelů:** a) **O. V. P.**, se sídlem x, b) **P. P., a.s.**, se sídlem x, c) **M. T.**, bytem x, d) **I. K. Z.**, bytem x, e) **M. V. K.**, bytem x, f) **O. I.**, bytem ul. x, g) **I. R. B.**, bytem x, h) **J. S.**, bytem x, i) **T. K.**, bytem x, j) **O. T.**, bytem x, k) **J. P.**, bytem x, l) **L. P.**, bytem x, m) **J. P.**, bytem x, n) **S. p. s.r.o.**, se sídlem x, o) **K. A.** bytem x, p) **Š. S.**, bytem x, všech zastoupených JUDr. Ondřejem Tošnerem, Ph.D., advokátem se sídlem Slavíkova 23/1568, Praha 2, proti odpůrci: **Středočeský kraj**, se sídlem Zborovská 11, Praha 5, za účasti: 1) **I. R. K.**, bytem x, 2) **I. O. P.**, bytem x, 3) **D. M.**, bytem x, 4) **M. D. S.**, 5) **I. R. S.**, oba bytem x, 6) **I. Z. P.**, 7) **M. I. P.**, oba bytem x, 8) **A. Š.**, bytem x, 9) **O. T.**, bytem x, 10) **I. J. K.**, bytem x, 11) **D. F.**, 12) **J.F.**, oba bytem x, 13) **P. V.**, 14) **M. V.**, oba bytem x, 15) **H. V.**, bytem x, 16) **P. e.M. A. A. T.**, bytem x, 17) **J.P.**, 18) **O. P.**, oba bytem x, 19) **P. P.**, 20) **P. P.**, oba bytem x, 21) **I. A.**, bytem x, 22) **J. L.**, bytem , 23) **R. K.**, bytem x, 24) **F. O.**, 25) **M. O.**, oba bytem x, 26) **D. F.**, 27) **M. F.**, oba bytem x, 28) **M. Ch.**, 29) **J. Ch.**, oba bytem x, 30) **P. Š.**, 31) **V. Š.**, oba bytem x, 32) **M. B.**, 33) **M. B.**, oba bytem x, 34) **L.Z.**, bytem x, 35) **J. L.**, bytem x, 36) **V. K.**, bytem x 37) **L.K.**, adresa pro doručování x 38) **O. Ř.**, zastoupena starostou F. O., bytem K., P., 39) **O. s.N. H. o. s.**, zastoupeno předsedou J. R. bytem x,

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy - **Zásad územního rozvoje Středočeského kraje**, schválených usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, v části textového a grafického vymezení koridoru tratě „č. 220 Praha – Benešov – Mezno (Tábor)“ a koridoru „pro trať Praha – České Budějovice, úsek Praha – Bystřice u Benešova“ jako koridorů pro veřejně prospěšnou stavbu „D204 pro trať Praha – České Budějovice, úsek Praha – Bystřice u Benešova“, a to v jejích úseku Strančice – Bystřice u Benešova a veřejně prospěšné stavby D 204 „Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova“, a to v jejím úseku Strančice – Bystřice u Benešova,

t a k t o :

- I. Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, v části textového a grafického vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu „D204 pro trať Praha - České Budějovice, úsek Strančice – Bystřice u Benešova, s e z r u š u j í dnem právní moci tohoto rozsudku.**
- II. Odpůrce j e p o v i n e n** do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku zaplatit navrhovatelům na náhradě nákladů řízení částku **152.563,70 Kč** k rukám JUDr. Ondřeje Tošnera, Ph.D., advokáta.
- III. Navrhovatelům se částečně nepřiznává náhrada nákladů řízení v rozsahu 72.563,70 Kč.**
- IV. Osoby zúčastněné nemají právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Navrhovatelé se podaným návrhem domáhají zrušení opatření obecné povahy - Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též „ZÚR“) v části textového i grafického vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu D204 s označením „Koridor pro trať Praha – České Budějovice, v úseku Strančice – Bystřice u Benešova (dále jen „koridor“ nebo „veřejně prospěšná stavba“). Připomínají, že část tohoto koridoru v úseku Praha – Strančice byla zrušena rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 13. 9. 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97. Proto navrhuji zrušení koridoru v celé jeho zbývajících části.

Navrhovatelé předně obsáhle namítají rozpor napadené části ZÚR s cíli územního plánování a se zásadou proporcionality. Dovolávají se § 18 odst. 1, 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), jenž je nutno při plánování ploch a koridorů vykládat tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, tj. zejména tak, aby stavby, které mají negativní účinky na okolí (hluk, prach apod.) nebyly situovány do blízkosti ploch vyžadujících čisté životní prostředí (plochy pro bydlení apod.); stejně tak stavby, vyžadující větší zásahy do územní (náspy, zářezy, mosty, protihlukové stěny apod.), by neměly být situovány tam, kde je to z hledisek urbanisticko architektonických nežádoucí, tj. zejména do blízkosti zastavěného (zastavitelného) území obce. Zásadní rozpor s výše uvedeným spočívá v tom, že trasování koridoru (v celé jeho šíři) je přímo přes zastavěné, jádrové území navrhovatele a), jakož i přes územní, jež je územním plánem obce určeno k zástavbě (zastavitelné plochy), včetně nemovitostí navrhovatelů. Vedením koridoru dochází k „přetnutí“ zástavby obce, jež zahrnuje i nemovitosti navrhovatelů, železniční tratí. Vedení vysokorychlostní trati zástavbou obce či v její bezprostřední blízkosti je proti smyslu naplňování urbanistických zásad na řešení území, neboť jde o podstatné narušení („rozbití“) sídelní struktury (jak tratí samotnou, tak i s ní spojenými stavbami – náspy, mosty, zářezy spod.), jakož i zavlečení negativních vlivů dopravy (zejména hlukové zátěže) do blízkosti obytného území, popř. přímo do něj, včetně nemovitostí navrhovatelů. Cílem a úkolem územního plánování je odstraňovat střety v územní, nikoli je vytvářet. Koridor tyto cíle a úkoly nenaplňuje, neboť z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, urbanistických a jiných hodnot vytváří nový střet v území, aniž je

to k dosažení jeho účelu nezbytné. Koridor sleduje jen jeden cíl, avšak na úkor zájmů jiných, a to aniž by to bylo k naplnění tohoto cíle nutné. ZÚR jsou územně plánovací dokumentací nadřazenou územnímu plánu, což však neznamená, že koridory lze vymezovat v území zcela libovolně a liniové stavby vést zcela bez ohledu na stávající či předpokládané využití a strukturu území. Má-li být dosaženo účelného využití a prostorového uspořádání území, je nutno vést koridory liniových staveb, představující vždy zásadní urbanistický a environmentální zásah do daného území, mimo stávající sídla a s nimi související plochy. Není důvod narušovat – přetínat sídlení strukturu obce, včetně nemovitostí navrhovatelů, vedením dálkové železniční tratě, je-li možno ji vést mimo dosah sídla nebo v dostatečné vzdálenosti od něj. Není důvod vést koridor přes obec a nemovitosti navrhovatelů a vedení koridoru přes toto území není vynuceno žádným důvodem, o čemž svědčí i varianty vedení trasy mimo sídelní strukturu obce a mimo nemovitosti navrhovatelů. Koridor zasahuje do struktury obce i do vlastnických práv vlastníků dotčených pozemků, kdy vedení tratě přes jejich pozemky vede k omezení či úplnému omezení vlastnického práva jejich vlastníků (navrhovatelů), v případě vedení tratě v sousedství jejich pozemků k výrazným negativním zásahům do jejich vlastnického práva, jež zahrnuje zejména právo na jejich nerušené užívání. Vedení tratě zcela přemění jak pozemky, po nichž vede, tak i své bezprostřední okolí, případně i vzdálenější okolí, což má vliv na vlastnická práva takto dotčených pozemků a staveb v obci, tj. i navrhovatelů, neboť je nelze buď vůbec využít ke stávajícímu či zamýšlenému účelu (např. k bydlení), nebo toto užívání bude výrazně omezeno (zásahem do nerušeného výkonu vlastnického práva z důvodu obtěžování hlukem či vibracemi, narušením kvality prostředí inženýrskými a dopravními stavbami apod.). Tím je též zásadním způsobem narušeno prostředí obce, jeho kvalita i hodnoty, jakož i je znemožněn další rozvoj obce v místě, kudy trať vede, a v jejím okolí, což působí negativní zásah do dalších práv obce. Již nyní je znemožněna jakákoli stavební či obdobná činnost v obci a na těchto pozemcích, neboť není přípustné umístění a provádění staveb, než těch, pro které je koridor určen. To znemožňuje využití k zástavě v územním plánu navržených ploch pro rodinné domy i realizaci infrastrukturních staveb pro uspokojování potřeb stávajícího uspořádání území (např. nových komunikací či chodníku). Výše uvedené navrhovatelé dokládají rozhodnutími Krajského úřadu Středočeského kraje potvrzujícími zamítnutí stavby rodinných domů se souvisejícími stavbami v místě koridoru. Aby byl výše popsáný zásah provedený opatřením obecné povahy přípustný, musí podle konstantní judikatury (např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120) splňovat požadavky proporcionality, tj. musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděn 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. Právě uvedené podmínky nejsou v případě napadené části ZÚR dodrženy. Podle navrhovatelů bylo možno dosáhnout propojení Prahy a Benešova, resp. jihu Čech vedením železniční trati mimo zastavěné a zastavitelné území obce Velké Popovice a mimo nemovitosti navrhovatelů. Cíle tak bylo možno dosáhnout jiným způsobem.

V druhé námitce navrhovatelé namítají vymezení koridoru v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, zejména ochranu přírody a krajiny. Koridor je ve střetu se zájmem na ochraně přírody a krajiny. Vede přímo středem přírodního parku Velkopopovicko, jenž byl vyhlášen za účelem ochrany rázu dané krajiny. Vedení trati by narušilo přírodní a kulturní charakteristiku daného krajinného segmentu, jenž je součástí tzv. Ladova kraje; park je biotopem zvláště chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů, což navrhovatelé dokládají připojeným seznamem. Dochází také ke střetu se zájmem na ochraně vod. Koridor vede přes ochranná pásma vodních zdrojů Habří a Krámský, kde se nachází jímky objektu sloužící jako zdroj pro pivovar ve Velkých Popovicích, jenž je v majetku navrhovatele 2), tzv.

„pivovarské studně“; vedení železnice by způsobilo narušení těchto vodních zdrojů, minimálně ztrátu vody, což může negativně ovlivnit provoz pivovaru navrhovatele 2), pro který je zásobování vodou stěžejní, včetně charakteru vody, která se podílí i na výsledné chuti piva. Pivovar náležející navrhovateli 2) je též republikově známou značkou a nejvýznamnějším zaměstnavatelem v obci a negativní ovlivnění jeho výroby by mohlo mít negativní sociální dopady v obci. Koridor zasahuje i další vodní zdroje – studny v Klenovém, Mokřanech a Habří, kde není zaveden vodovod a i v části Lojovice, kde není zaveden vodovod na některých místech. Navrhovatelé proto připomínají směrnici Evropského Parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Narušen je i zájem na ochraně před hlukem, neboť vedení koridoru zástavbou obce nebo v jejím bezprostředním okolí bude mít za následek podstatnou hlukovou zátěž obytného území obce, čímž dojde ke snížení kvality prostředí v obci, včetně narušení kvality prostředí navrhovatelů a k poklesu hodnoty jejich nemovitostí. Splnění hlukových limitů, bylo-li by vůbec z hlediska právního, technického či ekonomického proveditelné, by si vyžádalo další opatření, spojené pravděpodobně s vybudováním protihlukových zdí v povrchových úsecích, což by (i v případě zmírnění hlukové zátěže) narušilo jak nemovitosti navrhovatelů, tak i celkový urbanismus obce a ráz okolní krajiny přírodního parku. U variantních tras by k takovému zásahu nedošlo. V rámci tohoto návrhového bodu navrhovatelé namítají vymezení koridoru v rozporu s Politikou územního rozvoje, jež v kapitole 2.2. „Republikové priority“, bodě 14 ukládá chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického a dalšího dědictví, zejména zachovávat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Rozvojové záměry, které mohou výrazně ovlivnit charakter krajiny, je třeba umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit. Podle kapitoly 5.2. „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“, bodu 79 je při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů zejména nutno hledat řešení nejméně konfliktní s ochranou přírody a krajiny. Ani tyto požadavky nebyly respektovány, čímž byl porušen § 31 odst. 4 stavebního zákona.

V třetím návrhovém bodě navrhovatelé namítají neprovedení řádného vyhodnocení vlivu koridoru na životní prostředí (SEA). V posuzování vlivů ZÚR není zřejmé, jaké vlivy záměru působí na tom kterém místě, jaká je jejich plošná míra zásahu do životního prostředí a jaká je jejich intenzita (a to i s ohledem na kumulativní a synergické vlivy s ostatními případnými záměry v území), jakož i jak byly tyto vlivy zjištěny a jak bylo dojito k závěrům uvedeným ve vyhodnocení. Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví a na hlukovou zátěž území je provedeno pouze číselným vyjádřením pozitivitu či negativitu vlivu (a míry tohoto ve dvou stupních), aniž by však jednotlivé vlivy byly – alespoň v míře odpovídající podrobnosti ZÚR – stručně popsány a kvantifikovány a bylo uvedeno, na základě jakých údajů a zjištění byly tyto vlivy zjištěny a hodnoceny. Zcela také absentuje popis vlivů sekundárních, synergických, kumulativních a posouzení vlivů na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Nemá ani zřejmé, jaké konkrétní území je vlivem koridoru zasaženo, tj. kde se projevují zjištěné negativní vlivy, popřípadě kde by mělo dojít k uváděným pozitivním vlivům na ochranu ovzduší. To je obzvláště závažné ve vztahu k trase koridoru dopravní stavby, kdy se vliv jednotlivých jejích částí může diametrálně měnit. Z provedeného „hodnocení“ není zřejmé, zda se negativní vlivy vyskytují v celé délce koridoru nebo jen v jeho nějakých částech, což též znemožňuje porovnání jednotlivých variant a výběr trasy odpovídající požadavkům územního plánování. Úroveň podrobnosti ZÚR neznámá, že hodnocení vlivů tam vymezených ploch a koridorů může být redukováno pouze na formální „oznámkování“ trasy koridoru jako celku. Z takto provedeného

„hodnocení“ není zřejmé, kde a jak intenzivní vlivy navrhovaných záměrů se mohou v území projevit a není tedy ani možno naplnit požadavek stavebního zákona na zjištění souladu všech záměrů v území. Vyhodnocení má identifikovat sporná místa a vyhodnotit jejich vliv, včetně jeho intenzity, a to včetně kumulace nebo synergie těchto vlivů. Nutná je lokalizace konkrétních negativních vlivů koridoru v území, jejich kvantifikace, včetně hodnocení vzájemných účinků těchto vlivů. K tomu nepostačuje uvedení „známek“ v souboru za celou trasou. Jestliže vyhodnocení vlivů na životní prostředí toto neobsahuje, není ani možno vymezit trasy koridorů tak, aby se jejich potenciální negativní vlivy a střety v daném konkrétním místě odstranily či alespoň minimalizovaly. Bez toho postrádá vyhodnocení smysl. Nelze při tom argumentovat tím, že vlivy záměru budou posuzovány v navazujících stupních přípravy záměru (v územně plánovací dokumentaci obcí). Územní plány obcí již nemohou nic změnit na trasování dané liniové stavby (mohou se pouze pohybovat v již ZÚR vymezeném koridoru), tedy nemohou odstranit ani střety či nevhodnost trasování či případné kumulace záměrů založené ZÚR. To je dáno skutečností, že v územních plánech obcí kraje lze jen těžko řešit a relevantně hodnotit varianty záměrů nadmístního významu (např. trasy dálnic, vysokorychlostních železnic apod.). Ty již musí být řádně posouzeny z hlediska jejich regionálně zjištěných (nadmístních) vlivů na životní prostředí a vymezeny svými koridory v rámci ZÚR, přičemž v územních plánech obcí se již pouze stabilizuje a konzervuje vybraná trasa v rámci místních podmínek. Kdyby nebyly koridory tras v ZÚR vymezeny s příslušnou konkrétností jejich vedení v území, nemohly by ZÚR plnit svoji koordinační funkci pro nadmístní záměry ve vztahu k územním plánům obcí. ZÚR jsou přitom závazné pro další postupy v územním plánování a zejména v případě staveb nadmístního významu v rámci dopravní infrastruktury jsou nástrojem nejzásadnějším. Byť je možno se při umisťování staveb pohybovat v rámci stanovených koridorů, tyto koridory jsou v ZÚR již vymezeny natolik konkrétně, že případný „pohyb“ v jejich rámci může již pouze zpřesnit posouzení daných staveb; v ZÚR tedy jsou a musí být již možné zásadní střety záměrů v území (např. z hlediska střetu s evropsky významnými lokalitami, s požadavky na ochranu veřejného zdraví, ochrany krajiny apod.) popsány a známy, aby je bylo možno vyloučit či alespoň omezit výběrem vhodné varianty. Je nepřijatelné odsouvat úkoly stanovené pro fázi ZÚR do dalších navazujících fází územního plánování (když ty jsou navíc vymezením ploch a koridorů v ZÚR vázány). Vyhodnocení a řešení otázek nadmístního trasování koridoru přes přírodní park, ochranné pásmo vodních zdrojů nebo zástavbu obce nelze odsouvat do dalších fází, ale musí být řešeny již právě na úrovni trasování koridorů v ZÚR.

Vyhodnocení vlivů návrhu koridoru D204 na obyvatelstvo, veřejné zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví a na hlukovou zátěž území je provedeno pouze číselným vyjádřením pozitivní či negativní vlivu (a míry tohoto ve dvou stupních), aniž by však byly jednotlivé vlivy (alespoň v míře odpovídající ZÚR) stručně popsány a kvalifikovány, bylo uvedeno, na základě jakých údajů a podkladů byly tyto vlivy identifikovány a hodnoceny, byly jakkoli popsány a hodnoceny vlivy sekundární, synergický, kumulativní atd., byla provedena jakákoli lokalizace vlivů. Řádné hodnocení vlivů koridoru D204 na životní prostředí není provedeno ani v části porovnání a hodnocení variant, kde je pouze neúplně a nesprávně vyplněna tabulka. Navrhovatelé zde odkázali na čtvrtou návrhovou námitku (viz níže), v níže je odůvodněna neúplnost, nedostatečnost a nesprávnost tam uvedeného hodnocení. Výše uvedené je důvodem pro zrušení ZÚR také podle judikatury Nejvyššího správního soudu, např. podle rozsudku ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, a byla porušena i směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „Směrnice“), která nezbytnost posuzování daného územně plánovacího dokumentu vyžaduje. Uvedené působí i nepřezkoumatelnost ZÚR, což

potvrzuje nejenom shora zmíněný rozsudek Nejvyššího správního soudu, ale také rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 13. 9. 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97, jenž k témuž koridoru uvedl „*Pokud jde o námitku, že odpůrce při vymezení koridoru D204 nedostatečně posoudil jeho vliv na životní prostředí, neboť zcela chybí dostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů železniční tratě v koridoru D204, je i tato námitka navrhovatele důvodná.*“ V tomto rozsudku již soud shledal důvody pro zrušení celého koridoru, avšak pouze s ohledem na to, že úsek Strančice – Bystřice u Benešova byl již příliš vzdálen od nemovitosti navrhovatele, jenž ve vztahu k tomuto úseku aktivní legitimaci, ponechal tento úsek koridoru v platnosti.

Napadené opatření obecné povahy je tedy vydáno v rozporu s § 1 odst. 3 a § 10a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., s § 19 odst. 2, § 36 odst. 1 a s přílohou stavebního zákona, jakož i v rozporu s § 3 správního řádu.

Ve čtvrtém návrhovém bodě namítají navrhovatelé, že vyhodnocení variant koridoru D204 nebylo učiněno na základě zjištěného stavu věci. Poukazují na § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle kterého ZÚR mimo jiné stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn ve využití ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby. Podle odůvodnění ZÚR byly hodnoceny dvě varianty koridoru D204 (a to D204a a D204b). Aby bylo nalezeno řešení odpovídající výše uvedeným požadavkům stavebního zákona, je nezbytné, aby jednak byly řešeny ty varianty, které mohou reálně odstranit negativní vlivy, jednak aby na základě jejich řádného vyhodnocení byla vybrána varianta s nejmenšími negativními vlivy. Jestliže nejsou vybrány a hodnoceny ty varianty, které splňují požadavky na naplňování cílů a úkolů územního plánování, je zřejmé, že nemůže ani dojít k výběru varianty, která může obstát. Jen řádným posouzením vhodných variant, lze naplnit cíl územního plánování vyjádřený v § 18 stavebního zákona, tj. vytváření předpokladu pro trvale udržitelný rozvoj zajištěním souladu veřejných i soukromých zájmů v území. ZÚR však jdou opačným směrem, když naopak nové střety (nesoulady) v území vytváří, aniž by to bylo odůvodněno absencí jiného možného řešení zvoleného cíle. Právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona a s dalšími podklady je navrhované trasování koridoru D204, kdy jsou vytvářena konfliktní místa (výše popsaná), ačkoli existují vhodné variantní trasy (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008). Výběr variant nebyl proveden řádně. ZÚR vycházely z vyhodnocení vlivů variant na životní prostředí, zejména z jeho tvrzení, že obě hodnocené varianty jsou rovnocenné. Jestliže se však výběr variant opírá o vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí, avšak toto vyhodnocení není správné, je tímto nesprávný i provedený výběr variant. Jestliže hodnocení vlivů variant na životní prostředí neidentifikovalo variantu s větším negativním dopadem na životní prostředí (ale nesprávně prohlásilo obě varianty za rovnocenné), potom nemohlo dojít ani k rozhodování o výběru vhodné varianty na základě zjištěného stavu věci. ZÚR tak stanovily koridor D204 v trase, která má významnější dopady na životní prostředí a vyvolává zásadní střety v území. Hodnocení vlivů variant na životní prostředí obsahuje v zásadě jen tabulku, v níž absenteje hodnocení vlivu na vody. Varianta D204a má však negativní vliv na vodní prameny, neboť protíná ochranné pásmo vodních zdrojů u Velkých Popovic (pivovarské studně). Dále je hodnocení provedeno nesprávně. Varianta D204a prochází samým jádrem přírodního parku Velkopopovicko, což však není nikterak ve vlivech na přírodu a krajinu zohledněno (varianta D204b prochází po jeho okraji). Pokud by byly hodnoceny také vlivy na vodu, bylo by zřejmé, že jako méně přijatelná vychází ve všech parametrech, kde jsou obě varianty srovnatelné, varianta D204a. Konec konců i samotný následný text upozorňuje na dva střety varianty D204a (ovlivnění vodního zdroje u Velkých Popovic a CHLÚ u Pyšel). Navíc varianta D204b je označena jako varianta potenciálně obsluhující větší počet obyvatel,

tj. s většími předpoklady pro omezení individuální dopravy, tj. s potenciálně vyšším přínosem pro ochranu životního prostředí. I přesto, že u varianty D204b je shledáván příznivější důsledek na životní prostředí a naopak u varianty D204a jsou identifikovány minimálně dva střety, je ve vyhodnocení uvedeno, že obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceny jako rovnocenné. Tento závěr je tedy ve zřejmém logickém rozporu s výše uvedenými skutečnostmi i se samotnými zjištěními učiněnými při hodnocení vlivů. Jestliže se o tento chybný závěr opírá i výběr variant v ZÚR, tj. jestliže vychází z mylného závěru o rovnocennosti variant, ačkoli vybraná varianta D204a je méně příznivá, potom je touto vadou zatížen i tento výběr; výběr variant nebyl učiněn na základě zjištěného stavu věci, ale na základě nerespektování zjištěného stavu. Podle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí či opatření. Výstupy z procesu SEA tedy nejsou jen formálním naplněním požadavků na provedení posouzení, ale mají sloužit a slouží jako podstatný podklad pro územní plánování a další úřední procesy. Jestliže je vyhodnocení neobjektivní či neodborné, je těmito vadami zatížena i koncepce, která se o takové posouzení opírá. Ministerstvo životního prostředí (dále jen „ministerstvo“) požadovalo ve svém stanovisku z 28. 11. 2007 k návrhu zadání ZÚR při vymezení koridorů v maximální možné míře porovnat řešení ve variantách a tyto varianty náležitě porovnat a hodnotit. Tvrzení navrhovatelů je potvrzeno vyjádřením ministerstva ze dne 7. 1. 2010, zn. 91985/ENV/09, v němž doporučilo jako výslednou variantu D204b. Výslovně uvedlo: „*Upřednostňujeme variantu b) z důvodu příznivějšího hodnocení na vlivu na obyvatelstvo a horninové prostředí. Žádáme doplnit hodnotící tabulku k tomuto záměru.*“ Přes toto stanovisko byla schválena varianta D204a. Z jakého důvodu se odpůrce neřídil tímto stanoviskem, není zřejmé, neboť odpůrce ani tento svůj postup nijak neodůvodnil. Navíc není zřejmé, z jakého důvodu byly hodnoceny právě (a jen) dané dvě varianty, když dle odůvodnění zamítnutí námítky navrhovatele a) existuje dokument řešící cca 20 variant, tj. zcela nepochybně i varianty odstraňující konflikty varianty dle koridoru D204. Tento koridor je ve střetu zejména s přírodním parkem, ochranným pásmem vodních zdrojů a stávající i budoucí navrhovanou zástavbou obce Velké Popovice. Je přitom nepochybné, že existují alternativy, které výše uvedené střety nevyvolávají, nebo alespoň nikoli v takové míře. Všechny tyto střety v území by byly odstraněny (bez vytvoření střetů nových) posunem koridoru východním směrem (nikoli však do té míry jak je tomu u varianty D204b). Koridor by tak bylo možno vést východně od zástavby obce Velké Popovice tak, aby západní hranice koridoru (jeho ochranná pásma) nezasahovala zástavbu obce v její severovýchodní části (hranice této zástavby v lokalitě „Na Hřebici“ je stanovena územním plánem obce. Ve východní až jihovýchodní části obce (tzv. lokalita „Krámských“) by koridor mohl začínat svojí západní hranicí v dostatečné vzdálenosti od východního okraje stávající zástavby. Uvedená varianta by zajistila dostatečný odstup koridoru od stávající (i navrhované) zástavby obce, a to aniž by došlo ke zhoršení jeho jiných vlivů či parametrů. Tato a další srovnatelné varianty však např. nebyly hodnoceny vůbec. Provedené vyhodnocení variant tak nemůže naplnit požadavky stavebního zákona na územní plánování, neboť výběr variant byl proveden na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí, které nebylo řádné a úplné – jeho závěr je v logickém rozporu s jeho zjištěními (a tedy na jeho základě nemohlo ani následně dojít k řádnému výběru variant), nebyly vyhodnoceny ty relevantní varianty koridoru, které by odstranily jeho střety v území. Absence řádného a úplného posouzení variant též působí nepřezkoumatelnost ZÚR, neboť z nich není zřejmé, jak bylo dojito k závěru, že ZÚR jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování, tj. nelze přezkoumat, zda zvolený koridor splňuje podmínky podle § 18 stavebního zákona. Napadené opatření obecné povahy je tedy vydáno v rozporu s § 1 odst. 3 a § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., § 18 odst. 1 a 2, § 36 odst. 1 a § 37 odst. 4 stavebního zákona a § 3 správního řádu.

Podle pátého návrhového bodu je rozhodnutí o námitkách navrhovatele a) nepřezkoumatelné, jak plyne z judikatury Nejvyššího správního soudu, např. rozsudku ze dne 13. 8. 2009, č. j. 9 Ao 1/2009 – 36, rozsudku ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644 a rozsudku ze dne 4. 8. 2010, č. j. 4 Ao 3/2015 – 54, v nichž byly vymezeny požadavky na kvalitu rozhodnutí o námitce. Odpůrce na podstatu jednotlivých námitek navrhovatele a) v podstatně vůbec nereagoval a nikterak se jimi v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy nezabýval. Navrhovatel a) v námitce namítal, že koridor je veden po zastavěném i k další zástavbě určeném území obce, přírodním parkem Velkopopovicko, ochrannými pásmy vodních zdrojů a přes přivaděč vody Želivka. Odpůrce se uvedenými námitkami nasvědčujícími nesprávnosti, resp. nezákonnosti vedení koridoru v zásadě nijak nezabýval. K první námitce zcela obecně a nepřezkoumatelně uvedl, že výsledná trasa byla vybrána z variant (k tomu viz výše) a že nyní nelze podrobně specifikovat její možné důsledky na povrchové využití území. To však nelze považovat za řádné a zákonné vypořádání námitek navrhovatele a). Tvzení odpůrce, že nelze podrobně specifikovat možné důsledky vybrané trasy na povrchové využití území je nejasné, neboť územní plánování se právě tímto musí zabývat, neboť toto je právě podstatou územního plánování. Jestliže odpůrce k věci přistupuje tak, že bez ohledu na důsledky na využití území navrhne trasování nějakého koridoru, potom je zřejmé, že nepostupuje v souladu se zákonem, neboť úkolem ZÚR je stabilizace koridoru tras vymezených v PUR právě s ohledem na požadavky uvedené v § 18 stavebního zákona. Kromě toho výše uvedené střety v území se týkají plošně rozsáhlejšího území a nelze je řešit „pohybem“ konkrétní trasy železnice ve vymezeném koridoru, neboť tím se neodstraní buď vůbec, nebo jen částečně. Otázky trasování koridoru přes přírodní park, ochranné pásmo vodních zdrojů nebo zástavbu obce nejsou otázky, jež by bylo možno odsunout do „doby stabilizace v územním rozhodnutí“, ale je nutno je řešit již právě na úrovni trasování koridoru v ZÚR. Co se týká odkazu na výběr variant, je toto mimoběžné s podstatou námitek, neboť to že měl být proveden nějaký výběr variant, neznamená, že námitky týkající se vybrané varianty budou zamítnuty pouze s odkazem na to, že byly i jiné varianty. Námitky směřují proti koridoru D204, tedy úřad se musí zabývat námitkami proti jeho vymezení (bez ohledu na to, že navrhovaný koridor byl navržen jako jediný nebo byl vybrán z vícero nějakých variant) – to však odpůrce nijak neučinil. Odpůrcem zmiňována „studie IKP“ nebyla v procesu zpracování ZÚR předložena a nebylo se k ní možno jakkoli vyjádřit (i odpůrce sám uvádí, že výběr variant byl proveden „mimo pořízení ZÚR“), tj. zcela bez možnosti vykonávat práva, jaká obcím a dalším dotčeným subjektům náleží, tj. zejména možnost seznámit se s jednotlivými fázemi pořizování ZÚR, podat k nim připomínky či námitky apod.; z tohoto důvodu nelze k této studii a k výběru variant jí provedeným přihlížet nebo na ni odkazovat. Z odůvodnění opatření obecné povahy tak není seznatelné, na základě jakých skutečností došel odpůrce k závěru o nedůvodnosti uvedených konkrétních námitek navrhovatele a), tj. na základě jakých skutečností a úvah má za to, že vymezení koridoru v konfliktu s výše navrhovatelem a) namítaným je v souladu s požadavky právních předpisů. Tato vada způsobuje nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy pro nedostatek důvodů, což je samo o sobě důvodem pro jeho zrušení. Kdyby se odpůrce zabýval námitkami navrhovatele a) tak, jak mu přikazuje zákon, nemohl by koridor D204 v trase stanovené ZÚR vymežit. Opatření obecné povahy je v rozporu s § 172 odst. 5 správního řádu.

V šestém návrhovém bodě poukazují navrhovatelé na neurčitost a vnitřní rozpornost ZÚR ve vztahu ke koridoru D204. ZÚR na jednu stranu uvádí, že se má jednat o „koridor vysokorychlostní tratě na území Středočeského kraje“, na druhou stranu se uvádí, že se má jednat o „zpřesnění koridoru tratě č. 220“. Není tak zřejmý charakter daného záměru (dané veřejně prospěšné stavby), což není jen pochybení akademické, neboť různé „stupně“ železničních tratí si vyžadují různý rozsah územní ochrany – pro přeložky konvenčních tratí

není nezbytné vymezovat koridor tak široký, jak pro VRT. Důvodnost této námitky je potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 13. 9. 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97. Tým rozsudek potvrzuje také důvodnost námitky o neurčitosti vymezení rozsahu koridoru v území.

K aktivní legitimaci nad rámec toho, co navrhovatelé uvedli již v předcházejících částech návrhu, je konstatováno, že navrhovatel a) je vlastníkem (podle připojeného výčtu) celkem 83 pozemků nacházejících se v k. ú. Velké Popovice, Lojovice a Mokřany zahrnutých cele nebo z části v koridoru D204 a spoluvlastníkem budovy č. p. x na pozemku p. č. st. x v k. ú. Velké Popovice. Vedením koridoru D204 je znemožněna jakákoli stavební či obdobná činnost na uvedených pozemcích obce, a to včetně infrastrukturálních staveb pro uspokojování potřeb stávajícího uspořádání územní, např. realizace nových komunikací apod. Mimo jiné jde o nemožnost realizace nového chodníku v Masarykově ul. (hlavní tepna obce), která měla být realizována z dotačního titulu, není možno ani provést dostatečnou obnovu komunikací poničených povodněmi v létě roku 2013.

Navrhovatel b) je vlastníkem pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice, na němž se také nachází studna Habří 1, včetně čerpacího objektu. Dále je vlastníkem p. č. x v k. ú. Velké Popovice, na kterém se nachází studna Habří 5, a dále je vlastníkem studny na pozemku p. č. x v k. ú. Lojovice – Krámské. Zahrnutím těchto nemovitostí do koridoru D204 je navrhovatel b) zkrácen na svém vlastnickém právu k těmto pozemkům a studnám – zdroj vody pro jeho pivovar. Jde o pivovarské studně, z nichž čerpá vodu potřebnou pro výrobu všech produktů vyráběných v jeho pivovaru. Při realizaci tratě v předmětném koridoru by došlo k přímému narušení zvodněného prostředí horninových vrstev a snížení vydatnosti vodních zdrojů. Podle přiloženého hydrologického posudku z dubna 2013 „Ovlivnění pivovarských studní výstavbou a provozem železničního koridoru – hydrologický posudek“, může na lokalitě celkem dojít ke snížení vydatnosti až o 2,13 l/s, což činí až 30% současné kapacity zdrojů. Jde o cca 68.000 m³ vody ročně, které pivovar nemůže nahradit z jiného zdroje podzemní vody (při nahrazení ztraceného objemu vody z veřejného zdroje by došlo k navýšení ceny vody - cca 533.000 Kč ročně v současné cenové úrovni – a může dojít i ke změně kvalitativních parametrů piva). Pivovar ve Velkých Popovicích je též republikově známou značkou a nevýznamnějším zaměstnavatelem v obci a negativní ovlivnění jeho výroby by mohlo mít kromě dopadů na navrhovatele b) samého i negativní sociální dopady v obci.

Navrhovatelka c) je vlastníci pozemků p. č. st. x, p. č. st. x, p. č. x, p. č. x, p. č. x, p. č. x, p. č. x v k. ú. Velké Popovice, jakož i budovy č. p. x na pozemku p. č. st. x tamtéž. Na pozemku p. č. x hodlala realizovat kořenovou čistírnu odpadních vod z důvodu zamýšlené přístavby domu, avšak toto jí nebylo z důvodu zahrnutí pozemku do koridoru D204 umožněno. Dále má na tomtéž pozemku studnu, která by stavbou koridoru mohla být ohrožena ztrátou vody nebo její kvalitou.

Navrhovatelka d) je vlastníci pozemků p. č. x a p. č. x v k. ú. Malešín. Na pozemku p. č. x dokončuje stavbu rodinného domu; změna této stavby před dokončením, spočívající v zamýšlené změně způsobu vytápění (namísto topení na pevná paliva vytápění tepelnými čerpadly) a náhradě jímky čističkou odpadních vod, jí nebyla z důvodu zahrnutí jejích pozemků do koridoru umožněna.

Navrhovatel e) je vlastníkem pozemků p. č. x, p. č. x a p. č. PK x v k. ú. Velké Popovice zahrnutých v koridoru D204.

Navrhovatelka f) je vlastníci pozemků p. č. st. x, p. č. x, p. č. x a p. č. x v k. ú. Velké Popovice, jakož i domu č. p. x na pozemku p. č. st. x. Na pozemku p. č. st. x hodlala postavit garáž a ekologickou čističku odpadních vod, dále chtěla realizovat rozšíření (přístavbu) domu

č. p. x, rovněž chtěla postavit zeď na pozemku p. č. x, x, x a st. x – tyto stavby nemůže realizovat z důvodu zahrnutí jeho pozemků do koridoru. Dále má na pozemku p. č. x studnu, která by mohla být stavbou koridoru ohrožena ztrátou vody nebo její kvality.

Navrhovatelka g) je vlastníkem pozemku p. č. st. x a spoluvlastnicí pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice. Na svém pozemku hodlal postavit rodinný dům, na který si již nechal vypracovat projekt a v prosinci 2013 zažádal o vydání rozhodnutí o umístění a povolení této stavby, kterou však nemůže realizovat z důvodu zahrnutí jeho pozemku do koridoru D204.

Navrhovatel h) je vlastníkem pozemků p. č. x a p. č. x a rekreačního objektu č. e. x na pozemku p. č. st. x v k. ú. Velké Popovice. Hodlal realizovat přestavbu a rozšíření (přístavbu) rekreačního domu za účelem možnosti jeho celoročního obývání, dále chtěl na pozemku p. č. x, realizovat vrtanou studnu a následně stavbu rekreačního objektu. Stavby však nemůže realizovat z důvodu zahrnutí jeho pozemků do koridoru.

Navrhovatel i) je vlastníkem pozemků p. č. st. x, p. č. x, p. č. x a p. č. x a domu č. p. x na pozemku p. č. st. x, v k. ú. Velké Popovice. Na svém pozemku hodlal realizovat větší jímku s čističkou odpadních vod a přístřešek pro automobily, dále chtěl realizovat přestavbu a rozšíření stodoly, postavit nové oplocení, včetně vrat, a realizovat stavební úpravu pozemků. Stavby nemůže realizovat z důvodu zahrnutí pozemků do koridoru. Dále uvádí, že jeho nemovitosti jsou zastaveny; jejich zahrnutím do koridoru došlo k podstatnému snížení hodnoty zástavy, což v době uzavření zástavní smlouvy (v roce 2009) nebylo známo.

Navrhovatelka j) je vlastnicí pozemku p. č. st. x, p. č. x, p. č. st. x, p. č. st. x a p. č. x a budovy č. p. x na pozemku p. č. st. x v k. ú. Velké Popovice. Pozemek p. č. x je stavební; hodlala ho prodat, zájemce hodlal co nejdříve začít se stavbou domu na tomto pozemku, což je znemožněno zahrnutím pozemku do předmětného koridoru. Realizace záměru v koridoru D204 by také mohla ohrozit zdroj pitné vody navrhovatelky na pozemku p. č. x, případně vést přímo k jeho zániku. Dům č. p. x je starý přibližně 200 let a mohl by být negativně ovlivněn i v případě, že by trať byla vedena v jeho blízkost, a to v důsledku otřesů při její výstavbě a provozu.

Navrhovatel k) je vlastníkem pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice, na němž hodlal postavit rodinný dům, ale stavbu nemůže realizovat pro zahrnutí pozemku do předmětného koridoru.

Navrhovatelé l) a m) jsou spoluvlastníky pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice. Na svém pozemku hodlal navrhovatel l) postavit rodinný dům. Stavbu nemůže realizovat v důsledku zahrnutí pozemku do koridoru D204, jak je doloženo rozhodnutím Obecního úřadu Velké Popovice, stavebního úřadu (dále jen „stavební úřad“) ze dne 3. 6. 2013, č. j. 02478/Su, kterým byla žádost o umístění stavby rodinného domu na tomto pozemku zamítnuta a rozhodnutím odpůrce ze dne 29. 7. 2013, 112613/2013/KUSK, potvrzeno. Navrhovatel m) je dále vlastníkem pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice, zahrnutého rovněž do předmětného koridoru.

Navrhovatel n) je vlastníkem pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice. Na svém pozemku hodlal postavit rodinný dům. Stavbu nemůže realizovat v důsledku zahrnutí pozemku do předmětného koridoru, jak je doloženo rozhodnutím stavebního úřadu ze dne 31. 5. 2013, č. j. 02473/13/Su, kterým byla žádost o umístění stavby na tomto pozemku zamítnuta.

Navrhovatel o) je vlastníkem pozemku p. č. x a spoluvlastníkem pozemku p. č. x v k. ú. Velké Popovice. Na svém pozemku hodlal postavit rodinný dům (se studnou a ČOV), což nemůže z důvodu zahrnutí pozemků do předmětného koridoru.

Navrhovatelka p) je vlastníci pozemku x, a p. č. x, v k. ú. Velké Popovice. Nad rámec již uvedeného dotčení svých vlastnických práv uvádí, že předmětné pozemky zakoupila za účelem výstavby rekreačního objektu. Stavbu nemůže realizovat z důvodu zahrnutí pozemků do předmětného koridoru.

Zde navrhovatelé dokazují na rozsudek NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120, podle kterého „*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.*“ Navrhovatelé tvrdí, že právě uvedené podmínky nejsou v napadené části opatření obecné povahy dodrženy, jak rozvedeno a odůvodněno v předchozích návrhových bodech. V případě napadené části ZÚR tak jde o nezákonný a s požadavky právních předpisů rozporný zásah do jejich vlastnických práv, jakož i o nepřípustné porušení ochrany vlastnického práva a jeho pokojného užívání podle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod a čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod.

Navrhovatel a) je navíc územně samosprávným celkem se zaručeným právem na samosprávu ve vztahu ke svému území, jež zahrnuje k. ú. Velké Popovice, Lojovice a Mokřany. Koridor D204 je veden právě přes tato území jak vyplývá i z jeho vymezení jako veřejně prospěšné stavby v části 7. bod 7.1. ZÚR. Navrhovatel a) je povinen na svém území postupovat v souladu s § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. Realizace železniční trati by přinesla podstatné narušení sídelní struktury obce, narušení prostředí obce (zejména z hlediska hlukové zátěže, narušení přírodního a krajinného prostředí apod.), ohrožení vodních zdrojů, znemožnění rozvoje obce v místech tomu předpokládaných, a to i v okolí tratě, jakož i další negativní vlivy dotýkající se práv a povinností obce ve vztahu k jejímu území, jeho rozvoji a ochraně veřejných zájmů na území obce. Navrhovatel a) je tedy vedením koridoru D204 na svém území též bezprostředně zkrácen na svém právu na samosprávu, které v sobě zahrnuje i právo na zajištění takového uspořádání a využití území obce, které nebude zhoršovat hodnotu území navrhovatele a) a možnost jeho rozvoje (předvídaného již schválenou územně plánovací dokumentací obce) a které tak bude naplňovat zákonný požadavek všestranného rozvoje území. Navrhovatel a) zde odkázal na rozsudek NSS ze dne 30. 10. 2008, č. j. 9 Ao 2/2008 – 62, kde bylo potvrzeno, že městská část je „*nositelem procesních i hmotných práv, která je oprávněna v řízení o zrušení opatření obecné povahy hájit.*“; z něhož navrhovatel a) dovozuje, že je-li k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy legitimována městská část, tím spíše svědčí toto oprávnění také obci, neboť obec je základním územně samosprávným celkem (čl. 99 Ústavy). Aktivní legitimaci navrhovatele a) zakládá přímo § 101a odst. 2 s. ř. s.

Navrhovatelé doplnili, že nový stavební zákon přesunul těžiště řešení přípustnosti výstavby právě do co nejranějších fází přípravy záměru, tj. právě do fáze územního plánování (tj. včetně pořizování ZÚR), kdy je nutno řešit zásadní střety v území. Proto jsou též ZÚR vydávány ve formě opatření obecné povahy, proti kterým je možno brojit návrhem na jejich soudní přezkum. Stěžejní úloha územně plánovací dokumentace při určování budoucí podoby území spočívá v tom, že jakákoli činnost v území s ní musí být v souladu a nelze ji již realizovat mimo rámce jí vymezené, resp. lze se jen omezeně bránit proti činnosti v daném území zcela nevhodné a jeho urbanistické struktury již nejsou v jiném (navazujícím) procesu či řízení projednávány, neboť o trasování koridoru D204 přes zastavěné, resp. zastavitelné území obce Velké Popovice je rozhodnuto v ZÚR. K závěru o potřebě hájení zájmů v okamžiku, kdy je o věci skutečně rozhodováno dospěl také NSS v rozsudku ze dne 2. 4. 2008, č. j. 7 As 57/2007 – 98.

Vyjádření odpůrce

K námitce, že koridor D204 byl vymezen v rozporu s cíli územního plánování a v rozporu se zásadou proporcionality, odpůrce uvedl, že se pozastavuje nad některými návrhovými tvrzeními, jež jsou „expresivní“ a nepřesné a mají vyvolat u soudu pozastavení nad volbou trasování záměru. Konstatoval, že přes jádro území navrhovatele a) trasa nevede. Budou-li o věci rozhodovat osoby s právní erudicí, je předem jasný výsledek. Je nad slunce jasnější, že umístění jakéhokoliv nového záměru do jakéhokoliv území přináší střety. Pokud by byl záměr umístěn do volné krajiny, dala by se očekávat argumentace hlavně tzv. ekologických právníků, že je narušen krajinný ráz, ohrožena flóra a fauna apod. Ostatně i v tomto návrhu je jedním z významných argumentů „fatální střet“ s přírodním prvkem Velkopopovicko, když při tom zákon o ochraně přírody a krajiny vedení přírodními parky připouští. Navíc je počítáno s tunelovou variantou vedení právě pod částečně zastavěnou částí sídla, což ZÚR vzhledem k měřítku zpracování a jednotnosti zobrazení navrhovaných a stávajících jevů nereflktují. Zrovna tak jako nereflktují další skutečnosti, které jsou nad míru podrobností ZÚR (valy, protihlukové stěny apod.). Pokud by navrhovatel a) zpracoval změnu svého územního plánu, v níž by předmětný koridor zpřesnil a v souladu s dotčeným orgánem Ministerstvem dopravy určil podrobné podmínky, jak mu to ukládá § 43 odst. 1 a 2 stavebního zákona, mohlo by dojít k odstranění většiny problémů. Navrhovatel a) se však soustředil a vyvinul značné úsilí (opakované jednání s pořizovatelem i představiteli odpůrce) na blokování a odstranění záměru. Odpůrce se ohrazuje proti používání výrazů „libovůle“ a jiných. Navrhovatelé v osobě jejich zástupce si osobují hrubým způsobem zpochybňovat věcná řešení, která jsou výsledkem práce autorizovaných projektantů a dopravního inženýra, kteří mají příslušné vzdělání a také praxi v oboru, přičemž navrhovatelé, resp. jejich zástupce disponuje vzděláním v oblasti práva. Navíc návrh ZÚR byl schválen i v souladu s uplatněnými požadavky a v dohodě s dotčenými orgány (zde s Ministerstvem dopravy). Bohužel tato utilitární argumentace bez jakýchkoli věcných (hlavně územních) řešení nachází u soudních orgánů uplatnění.

K námitce vymezení koridoru v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, zejména ochranu přírody a krajiny a s PÚR uvedl odpůrce, že dotčené orgány, tj. Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) a odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu střežského kraje neshledali žádnou kolizi se zájmy, jejichž ochranu podle příslušných zákonů zajišťují (viz příslušná stanoviska ke společnému jednání a veřejnému projednání). Ve stanovisku MŽP ze dne 12. 1. 2010, č. j. 91985/ENV/09, není z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny uplatněna žádná výhrada k vedení předmětného koridoru. Takže expresivní výrok navrhovatelů *„o rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, zejména ochranu přírody a krajiny“* nemá jakékoli opodstatnění a odpůrce (v osobě pořizovatele ani projektantů) neměl žádný signál, aby koridor upravil a vypustil. Argumentace kolizí s vymezeným přírodním parkem, s ochrannými pásmy vodních zdrojů a ochranou před hlukem je zcela irelevantní, neboť zákonné předpisy vedení koridoru ani přes tyto skutečnosti nevylučují. O vnitřní rozpornosti argumentace navrhovatelů svědčí i uvádění toho, že *„.....přímo středem přírodního parku Velké Popovice, a to ačkoli jej bylo možno vést mimo něj nebo v jeho okrajových částech.“* Přírodní park se z povahy věci vyhláší z důvodu ochrany krajinného rázu, tzn. je vlastně homogenní, a tedy není rozlišováno jeho zónování, jak je tomu u národních parků či chráněných krajinných oblastí. Rovněž uvádění směrnice je zcela irelevantní. Dále zmínil charakter a důvody navrhovaného koridoru. Trať č. 220 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. tranzitní železniční koridor), dále jen „TŽK“) je součástí spojení Balt – Jadran a součástí sítě TEN-T s cílem jeho zásadní

přestavby. Přestavba IV. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) Praha – Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro zásadní zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkoľejném elektrifikovaném úseku Praha – Červany – Benešov v současné době probíhá optimalizace ve stávajícím koridoru, která umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující. Proto je pro možnost zkapacitnění IV. TŽK navrhováno přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova. Podle odpůrce nejsou ZÚR v rozporu s PÚR. Obecné teze a citace z PÚR navrhovatelů jsou naplněny v míře, která odpovídá významnosti záměru, který byl touto PÚR projektantům uložen. V čl. II. Odůvodnění opatření obecné povahy (v souladu s § 40 odst. 1 a 2 stavebního zákona), v kapitole a) Vyhodnocení souladu s PÚR, v subkapitole 4. Plochy a koridory dopravy je přezkum a odůvodnění ZÚR a odpůrce tam uvádí: „- (čl. 85 PÚR 2008) *koridor tratí č. 220 a č. 221 Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice, která je součástí IV. tranzitního koridoru, jako veřejně prospěšné stavby D204 a D205.*“ V souladu s čl. 38 předložil odpůrce Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) ZÚR ke kontrole souladu s PÚR (§ 38 odst. 2 stavebního zákona), jež ve stanovisku ze dne 17. 1. 2011, č. j. 44 140/2010 – 81/1226 (příloha č. 9 ZÚR) neshledalo žádné rozpory s PÚR a v kapitole 3. „Závěr posouzení návrhu zásad územního rozvoje ministerstvem podle § 38 odst. 2 a 3 stavebního zákona“ MMR sděluje, že „*Ministerstvo konstatuje, že v případě provedení úpravy návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje podle poskytnutých podkladů neshledává z hlediska zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a z hlediska souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 důvod, který by bránil zahájení řízení o ZÚR.*“

K námitce neprovedení řádného vyhodnocení vlivů koridoru D204 na životní prostředí odpůrce uvedl, že hodnocení SEA je hodnocením koncepčním a rozsah hodnocení odpovídá měřítku vymezení koridoru v dokumentaci ZÚR (měřítko 1 : 100 000). Metodicky je založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1 : 100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr/požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen. Také tento bod (stejně jako celý návrh) obsahují vnitřní rozpor v argumentaci. Na několika místech se uvádí „... *navrhovatelům je známa úroveň podrobnosti ZÚR...*“. Přesto však požadují velmi podrobné zjišťování jednotlivých vlivů (počet obyvatel, určení sporných míst, intenzitu dotčení). To však nelze určit bez detailní znalosti navrhovaných záměrů v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bez dalších doplňujících dokumentací (např. hlukových studií). Ty však nejsou předmětem zpracování ZÚR, takže jsou projektanti stavěni před neřešitelný úkol. ZÚR jsou zpracovány ve smyslu obecného systému územního plánování, v němž platí, že každá dokumentace se zpracovává v určitém měřítku, jemuž odpovídá i míra zkoumání existujících jevů a skutečností. Systém je uzákoněn hlavně ve stavebním zákoně a prováděcích vyhláškách. Problematiku a principy územního plánování charakterizuje důvodová zpráva k novele stavebního zákona, předložená pod č. sněmovního tisku 573, kde se k bodům 49 a 50 uvádí: „...*jedním ze základních principů územního plánování je postupně nalézání a zpřesňování řešení od zjištění potřeby určité změny v území a stanovení jejího nadmístního významu v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, po stanovení detailních podmínek umístění, prostorového uspořádání, detailní ochrany veřejných zájmů (např. protihlukové ochrany, ochrany ovzduší atd.) v územním rozhodnutí nebo v regulačním plánu nahrazujícím*

územní rozhodnutí. Pokud by v navazující a podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v navazujícím rozhodování nebylo nalezeno řešení v souladu s právními předpisy a v souladu s podmínkami obecnější (nadřazené) územně plánovací dokumentace, musí být v této nadřazené dokumentaci hledáno nové řešení. Tento princip návaznosti jednotlivých nástrojů územního plánování je důvodem, proč nelze v zásadách územního rozvoje řešit to, k čemu je určena příslušná podrobnější územně plánovací dokumentace nebo správní rozhodnutí (princip subsidiarity). Tato skutečnost je důvodem, proč nelze řešit v zásadách územního rozvoje tuto problematiku do detailu. Zásady územního rozvoje (a ani územní plán) neslouží pro zakreslení již detailně prověřených záměrů, ale pro hledání koncepčních řešení. Také požadavek správního řádu na zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, je nutné uplatňovat v rozsahu odpovídajícímu skutečnosti, že se jedná o koncepci a požadavky na detailní řešení, které je posuzováno později, uplatňovat až při jejich řešení. Protože tento desetiletími prověřený základní princip nalézání řešení na úseku územního plánování byl v poslední době dotčenými orgány i soudy ignorován, hned při vzniku myšlenky byly vyžadovány detaily řešení nenáležící posuzované dokumentaci a měřítkům jejího řešení, včetně zaměňování posouzení vlivů koncepcí (SEA) a posuzování vlivů záměrů (EIA) na životní prostředí a Naturu 2000...“.

Odpůrce proto odmítá zásadní argumentaci, která je v návrzích (tedy i v tomto) „ekologickými právními zástupci“ vždy používána, o jakési fatalitě záměrů v ZÚR. Např. na str. 11 návrhu se uvádí: „...nový stavební zákon (č. 183/2006 Sb.) přesunul těžiště řešení přípustnosti výstavby právě do co nejranějších fází přípravy záměrů, tj. právě do fáze územního plánování (tj. včetně pořizování zásad územního rozvoje), v nichž je nutno lokalizovat, vyhodnotit a na tomto základě vyřešit zásadní středy v území, které již v rámci pohybu ve vymezeném koridoru odstranit nelze“ a dále „Stěžejní úloha územně plánovací dokumentace při určování budoucí povahy území spočívá tedy v tom, že jakákoli činnost v území s ní musí být v souladu a nelze ji již realizovat mimo rámec jí vymezené, resp. lze se jen omezeně bránit proti činnosti v daném území zcela nevhodné, avšak územně plánovací dokumentací povolené. Námitky týkající se celkového využívání území a jeho urbanistické struktury již nejsou v jiném (navazujícím) procesu či řízení projednávány, neboť situování mimoúrovňové křižovatky je v ZÚR.“ Na st. 10 návrhu se uvádí: „Nelze přitom argumentovat tím, že vlivy záměru budou posuzovány v navazujících stupních přípravy záměrů (v územních plánech obcí). Územní plány již nemohou nic změnit na trasování dané liniové stavby (mohou se pouze pohybovat v již ZÚR vymezeném koridoru), tedy nemohou odstranit ani střety či nevhodnost situování záměru či případnou jeho kumulaci s jinými záměry, jež jsou založeny v ZÚR.“ Z důvodové zprávy je jasné patrný záměr předkladatele, takže účelové (někde až obskurní) vyjadřování navrhovatelů je přinejmenším absurdní. Územní plány obcí a územní řízení jsou procesy, v nichž bude v rámci dotčeného území posuzováno, zda záměr navržený v ZÚR může být realizován v podobě již konkrétní stavby včetně jejího detailního umístění (na rozdíl od ZÚR, kde je záměr řešen ve velkém měřítku bez možnosti upřesnění polohy záměru, natož stavby ve vztahu k dotčeným pozemkům). V navazujících procesech bude možno konkrétními zkoumánými relevantně posoudit míru dotčení stavby na danou lokalitu, v podobě např. odborných expertíz a studií v otázce přípustnosti míry namítaných např. emisí, hluku, prachu, znečišťujících látek. Tato skutková zjištění např. o rozsahu hluku způsobovanými rovněž i jinými zdroji budou závazná pro posuzování věci ve správním územním řízení stejně jako pro příslušný dotčený orgán životního prostředí, jehož stanovisko ve smyslu § 90 stavebního zákona má stejnou právní váhu jako územně plánovací dokumentace obce či kraje. Záměry založené v ZÚR nejsou právně závazné, jde o návrh řešení na úrovni kraje, které se v praxi nemusí realizovat, neboť každý záměr v ZÚR musí projít posouzením v rámci konkrétního územního řízení, ve kterém teprve budou zkoumány

detailní podmínky pro možné umístění stavby. Všem vlastníkům dotčených pozemků je garantováno právo účastnit se a vznášet námitky nejprve v procesu tvorby územního plánu obce a následně rovněž i v rámci samotného územního řízení, kde mohou uplatňovat všechny námitky včetně zásahu do životního prostředí či práva na pohodu bydlení. Navrhovatelé proto vyslovují zcela smyšlené názory, že územní plány již nemohou odstranit střety či nevhodnost situování záměru či případnou jeho kumulaci s jinými záměry. Naopak průchodnost záměru v ZÚR bude detailně prověřována právě těmito cestami, kterých se navrhovatelé budou moci aktivně zúčastnit, a v rámci kterých je možno navrhované záměry zamítnout např. podle § 92 odst. 2 stavebního zákona nebo povolit jeho umístění ve změně podobě. U namítaného nevyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se nemůže odpůrce ubránit dojmu, že tato oblíbená mantra (hlavně ekologických právníků) je používána čistě účelově s ohledem na judikaturu soudních orgánů, která nepřihlédla k podrobnosti a účelu ZÚR jako koncepce. V dané věci se tyto vlivy uplatňují v nulové úrovni, protože jediným záměrem, o kterém lze myslitelně uvažovat, je navržený obchvat Velkých Popovic (na silnici II/170), který je však vzdálen přibližně 1 km od osy koridoru (navíc západněji od stávající silnice procházející centrem obce). Proto je citace rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50 A 16/2013 – 97) ke stejnému koridoru zcela účelová a irelevantní.

K námitce, že vyhodnocení variant nebylo učiněno na základě zjištěného stavu věci, odpůrce uvedl, že v tomto bodu jsou uváděny dvě základní premisy: 1. požadavek na velmi podrobné vyhodnocení v úrovni dokumentace pro územní řízení, 2. o jakési vhodnější variantě. Tvrzení 1. odpůrce odmítá s poukazem na míru podrobnosti, v níž byly varianty i vyhodnoceny. Tvrzení 2. je sporné. Z pozice navrhovatelů je vždy vhodnější ta varianta, která se jich netýká. Ve stanovisku MŽP ze dne 12. 1. 2010, které však došlo po termínu, takže k němu odpůrce nemusel podle § 37 odst. 2 stavebního zákona přihlížet, je rozpor, protože se objevují citace: „D204 – železniční trať č. 221: úsek Praha – Bystřice u Benešova: varianta východní (b) se dostane do bližšího kontaktu se sídly, z hlediska kvality ovzduší toto přiblížení představuje zvýšené riziko pouze v období výstavby (především kvůli zvýšené prašnosti, kterou je však možné redukovat dodržováním vhodných opatření). V období provozu již jsou obě varianty srovnatelné; a zároveň preference:....variantu (b) z důvodu příznivějšího hodnocení vlivu na obyvatelstvo...“. Takže v tomto samém stanovisku se DO na úseku ochrany ovzduší vyjádřil, že varianta b) (východní) se dostane do bližšího kontaktu se sídly, a tím představuje riziko. Dotčený orgán na úseku dopravy (Ministerstvo dopravy) preferoval variantu D204a.

K námitce o nepřezkoumatelnosti rozhodnutí o námitkách navrhovatele a) odpůrce odkázal na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 18. 9. 2012, č. j. 50 A 6/2012 – 79, v němž soud mimo jiné vyslovil: „....byť se v projednávané věci ve vztahu k námitce navrhovatele jedná ze strany odpůrce o odůvodnění stručné, je zdejší soud toho názoru, že splňuje elementární předpoklady na rozhodnutí o námitkách kladené (srov. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, citován výše), a stejně tak odpůrce v dostatečné míře odkázal na stanovisko dotčeného orgánu v podobě Ministerstva dopravy (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 1 Ao 5/2010 – 62, citován výše). Byť u tak zásadního dokumentu, jakým ZÚR nepochybně jsou, by pečlivost, preciznost a srozumitelnost odůvodnění ze strany odpůrce měla být ještě mnohem více akcentována, než se v projednávané věci stalo, nelze podobu odůvodnění rozhodnutí o námitkách z hlediska přezkoumatelnosti považovat za rozpornou se zákonem či shora citovanou judikaturou. Samotnou věcnou správnost rozhodnutí o námitkách či tvrzenou „účelovost“ argumentace tam uvedené pak soud v rámci řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nezkoumal. Tento závěr akceptoval i Nejvyšší správní soud, jenž rozhodoval

o kasační stížnost a v rozsudku ze dne 19. 9. 2013, č. j. 7 AOs 4/2013 – 71 mimo jiné uvedl: *„Krajský soud se s námitkou nedostatečného odůvodnění rozhodnutí o námitce podrobně vypořádal a závěr o nedůvodnosti námítky opřel o logicky konzistentní úvahy.“*

K námitce o neurčitosti a vnitřní rozpornosti ZÚR ve vztahu ke koridoru D204 odpůrce uvedl, že napadený koridor je specifikován v PÚR v čl. 85 C-E551. V ZÚR je zpřesněn v textové části v čl. 122 (str. 34) a v grafické části ve výkresu 1.2. Plochy a koridory nadmístního významu. Dále je tento koridor z PÚR specifikován na území Středočeského kraje i jako veřejně prospěšná stavba D204 a D205 (str. 74 textové části ZÚR). Koridor je v podstatě stanoven pro konvenční trať, ale s návrhovou rychlostí 200 – 250 km/hod., která se blíží rychlostem na vysokorychlostních tratích (dále jen „VRT“). Ministerstvo dopravy v době zpracování již připravovalo územní ověření vedení koridoru VRT směrem na Brno s využitím územně nově specifikované tratě Praha – Bystřice. V ZÚR, kde se neurčují podrobné technické podmínky řešení, ani provozní náležitosti apod., se vymezuje územní koridor. Proto byl napadený koridor uveden i v čl. 126 na str. 35 textové části ZÚR i v souladu se stanoviskem Ministerstva dopravy ke společnému jednání (ze dne 6. 1. 2010, sp. zn. 565/2009-910-UPR/8), v němž uvedlo: *„...požadujeme preferovat variantu vedenou západním směrem (kolem Týnce nad Sázavou), která je z pohledu dalšího případného pokračování VTR ve směru na Brno výhodnější.“* Odpůrce zdůraznil, že z územního hlediska je uvedení úseku téže tratě ve dvou člancích naprosto irrelevantní. Navrhovatelé se domnívají, že: *„...různé „stupně“ železničních tratí si vyžadují různý rozsah územní ochrany – pro přeložky konvenčních tratí není nezbytné vymezovat koridor tak široký, jako pro VTR.“* Tato domněnka je mylná a ničím neopodstatněná a jakkoli podložená. I pro koridory konvenční železniční dopravy jsou v ZÚR navrhovány na nových tratích koridory s šířkou 600 m. Stanovení šířky koridoru záleží na mnoha faktorech např. na podmínkách v územní reálně existujících, na stupni rozpracovanosti toho kterého záměru, na územních nárocích a potřebnosti doprovodných staveb atd. Odpůrce proto navrhl zamítnutí návrhu.

Replika navrhovatelů

Navrhovatelé v replice uvedli, že ve vyjádření odpůrce není uvedeno nic, co by vyvracelo důvodnost návrhu. Namísto toho odpůrce napadá navrhovatele (jejich zástupce) i soud a snaží se bagatelizovat význam ZÚR a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Za nepravdivé označil tvrzení odpůrce, že koridor nevede přes jádrové území obce. Jádrovým územím obce je jeho zastavěné území (intravilánu), přes něž koridor D204 vede, jak plyne z grafické části ZÚR a z územně analytických podkladů pro ORP Říčany). Ani upřesnění vedení železniční trati v územním plánu obce by tak neodstranilo „většinu problémů“, neboť koridor je vymezen tak, že neumožňuje vedení trati v územním plánu mimo zastavěné území obce. Skutečnost, že se počítá s částečným tunelovým vedením trasy, nemohou ZÚR zaručit. Obecný odkaz odpůrce na to, že řešení je věcné, není ničím doložen. Ze ZÚR nevyplývá, že by rozhodnutí o situování tohoto koridoru byl nebo mohlo být přijato na základě řádného posouzení tohoto koridoru z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, z hlediska jiných variant apod., a že tedy jde o řešení skutečně učiněné na základě zákona. Naopak, a to i z vyjádření odpůrce, je zřejmé, že tomu tak nebylo. Jinak řečeno jako odborné a věcné řešení by vymezení koridoru obstálo jen tehdy, pokud by ZÚR netrpěly vadami uvedenými v návrhu. Tvrzení odpůrce nemůže obstát i z toho důvodu, že „výsledky práce“ projektanta týkající se posuzování vlivu koridoru tak, jak je předepisuje zákon, nejsou v ZÚR uvedeny. Relevantním vyvrácením této námítky by mohlo být pouze odůvodnění, jaké konkrétní specifické důvody vedly k tomu, že koridor D204 byl veden nejen přes zastavěné

území obce, ale i přes přírodní park (indukující zvýšenou hodnotu krajiny přírodního parku, které je nutno chránit) či vodní zdroje, tj. proč je k naplnění sledovaného cíle nezbytné v ZÚR učiněného zásahu do vlastnických práv navrhovatelů i narušení hodnot chráněných zákonem. To vše odpůrce neuvádí a ani uvádět nemůže, neboť důvody pro vytváření těchto střetů v území nejsou, když existují varianty trasy, které je nevyvolávají.

K odkazu odpůrce na vyjádření MŽP poukázali navrhovatelé na stanovisko MŽP ze dne 7. 1. 2010, zn. 91985/ENV/09, v němž doporučilo a upřednostnilo variantu D204b z důvodu příznivějšího hodnocení na vlivy na obyvatelstvo a horninové prostředí a žádá doplnit hodnotící tabulku k tomuto záměru. Pokud jde o tvrzení odpůrce, že neměl žádný signál, aby koridor upravil nebo vypustil, reagovali tím, že na to, že koridor je veden po zastavěném i k další zástavbě určeném území obce, přírodním parkem atd., upozorňoval navrhovatel a) ve svých námitkách, kterými se však odpůrce v zásadě nikterak nezabýval. Z vyjádření odpůrce je patrné, že koridor trasoval, aniž by zkoumal, zda jsou respektovány požadavky ochrany přírody a krajiny, ochrany vod či ochrany před hlukem, čímž v zásadě rezignoval na podstatu územního plánování. Pokud jde o přírodní park, není argumentace navrhovatelů vnitřně rozporná, protože nepochybně menším zásahem do hodnot, pro které je zřízen, trasování liniové stavby po jeho okraji než když jej protíná přímo jeho středem (a tím jej „rozpůlí“). Bohužel pro odpůrce jsou odůvodněné námitky poukazující na narušení přírody atd. irelevantní, což svědčí o přístupu odpůrce k územnímu plánování a v zásadě potvrzuje rozpor ZÚR s § 18 a § 31 stavebního zákona. Navrhovatelé nezpochybňují cíle, pro které byl koridor vymezen (to není předmětem návrhu), ale důvodně poukazují na to, že cíle (propojení Prahy až na jih Čech) novostavbou trati lze dosáhnout i jejím vedením mimo zastavěné území navrhovatele a) a dalších navrhovatelů, ochranná pásma vodních zdrojů a území přírodního parku. Odpůrce při tom neuvádí nic, čímž by toto bylo zpochybněno či vyvráceno. V čl. 85 PÚR je uloženo vymezení této trasy, avšak to neznamená, že při tom nemusí být respektovány další požadavky vyplývající z PÚR, např. dle bodu 14, kapitoly 2.2. a bodu 79 kapitoly 5.2. nebo ze zákona. Tento rozpor není ani nikterak reflektován ve stanovisku MMR, na které odpůrce odkazuje. Navíc v PÚR jde o koridor konvenční železniční dopravy, ale ZÚR hovoří o „koridoru vysokorychlostní tratě“. Které však závazně určuje bod 83 PÚR.

Navrhovatelé nepožadují, aby ZÚR obsahovaly vyhodnocení nad rámec jejich podrobnosti, ale důvodně tvrdí, že vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí neobsahuje to, co SEA podle zákona obsahovat má. Nemá-li být posouzení vlivů ZÚR pouhým bezobsažným a formálním dokumentem, který nemůže poskytnout odborný podklad pro rozhodování o vymezení záměrů v ZÚR, potom musí – v míře podrobnosti ZÚR – právě identifikovat jednotlivé vlivy a – v míře podrobnosti ZÚR – tyto vlivy kvantifikovat a lokalizovat. Uvedení místa vlivu, jeho kvantifikace, uvedení, jak tento vliv bude s ohledem na jeho intenzitu a na stávající zátěž území obtěžující či škodlivý, a zjištění, zda se tento vliv nebude kumulovat nebo mít synergický účinky s vlivy jiných záměrů v okolí, není žádné „velmi podrobné“ zjišťování jednotlivých vlivů ani žádný „neřešitelný úkol“, ale naprosté minimum, které by mělo být při hodnocení vlivů ZÚR provedeno, jinak nemůže sloužit jako odborný podklad pro jejich zpracování. To, co nazývá odpůrce provedeným vyhodnocením vlivů ZÚR na životní prostředí /tj. uvedení číslic +2, +1, 0, -1, -2 u některých parametrů/, nemůže jakkoli posloužit pro rozhodnutí o tom, které záměry je možno s ohledem na úkoly a cíle územního plánování v ZÚR vymežit a případně v jaké jejich variantě. Relevantním vyvrácením této námitky by mohlo být pouze uvedení, kde se v ZÚR nachází to, co zákon ohledně SEA požaduje, tj. kde v ZÚR jsou jednotlivé vlivy (alespoň v míře odpovídající podrobnosti ZÚR) popsány a kvalifikovány, na základě jakých údajů a podkladů byly tyto vlivy zjištěny (identifikovány) a hodnoceny (jak k nim bylo dojito), byly jakkoli popsány

a hodnoceny vlivy sekundární, synergický, kumulativní, atd., je provedena jakákoli lokalizace vlivů. To však v ZÚR absentuje. Odpůrce napadá navrhovatele z „účelové“ a „obskurní“ argumentace, avšak ve svém vyjádření neuvádí nic konkrétního, proč by argumentace navrhovatelů měla být zavádějící nebo účelová. Naopak sám uvádí poněkud absurdní tvrzení, že „záměry založené v ZÚR nejsou právně závazné“. Odpůrce sice obsáhle cituje z důvodové zprávy, aniž by však bylo zřejmé, jak vyvrací tvrzení navrhovatelů. Naopak odpůrcem citované zcela potvrzuje to, co navrhovatelé uvádí již od počátku, totiž že úkolem ZÚR skutečně není detailní řešení záměrů, ale návrh koncepčního řešení. Tj. ZÚR mají za úkol koordinovat nadmístní záměry tak, aby byla umožněna jejich realizace, a to v souladu s požadavky na ochranu veřejných zájmů v území a při respektování zájmů soukromých. Právě tomuto úkolu ZÚR ve vztahu ke koridoru D204 nedostály, neboť nezbytnost jeho vymezení na daném místě v zásadě nikterak nezkoumaly. V čem by měl být nepravdivé tvrzení navrhovatelů, že územní plány a územní řízení již nemohou nic změnit na umístění železniční tratě v daném koridoru, není zřejmé. Je jasné, že v případě, že ZÚR situují železniční trať do určitého koridoru, potom lze jen těžko územním plánem či územním rozhodnutím situovat tuto trať mimo tento koridor pro tuto v ZÚR vymezený. Ani „pohyb“ tratě v rámci koridoru neodstraní její konflikty popsané výše. Na tomto není nic „obskurního“, neboť to (byť se to odpůrci nelíbí) vyplývá ze zákona (§ 36 odst. 5 stavebního zákona, podle něhož jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Jestliže odpůrce uvádí, že „záměry založené v ZÚR nejsou právně závazné“, potom tím zcela popírá zákon. Pokud bylo tímto způsobem přistupováno k pořízení ZÚR, není překvapivé, že trpí vadami uvedenými v návrhu. V územním plánu nebo územním rozhodnutí nelze navrhopat jiné řešení, než které odpovídá rámci vymezenému v ZÚR. Jestliže je vymezen koridor tak, že zakládá střety v území, potom toto nelze v rámci územního plánu nebo dokonce územního řízení odstranit, neboť ty mohou řešit konkrétní umístění stavby pouze v rámci tohoto koridoru stanoveného v ZÚR. Jestliže ZÚR situují koridor liniové stavby přímo přes zastavěné území obce, potom jen těžko toto lze změnit v územním plánu nebo v územním řízení. Na tomto není nic smyšleného; vyplývá to právě z hierarchie nástrojů územního plánování. Odkaz odpůrce na možnost účasti navrhovatelů v procesu tvorby územního plánu nebo v územním řízení jsou ve vztahu k tomu, co namítají navrhovatelé, zcela bez právního významu. To, zda bude stavba, pro kterou je v ZÚR vymezena plocha či koridor, skutečně realizována, samozřejmě ze ZÚR nevyplývá. Nic takového navrhovatelé ani netvrdili. Stejně tak je zřejmé, že detailní vyhodnocení vlivů konkrétního záměru na životní prostředí (EIA) bude provedeno až v rámci rozhodování o konkrétním záměru. To ale neznamená, že v ZÚR bude zcela rezignováno na vyhodnocení vlivů jimi řešených záměrů na životní prostředí, jak se zde v zásadě stalo. V územním řízení lze sice navrhopat opatření k eliminaci škodlivých vlivů stavby, nicméně nelze zcela vykompenzovat „selhání“ nadřazené územně plánovací dokumentace. Jinými slovy lze sice eliminovat negativní vlivy záměrů, nicméně úkolem územně plánovací dokumentace je navrhopat takovou trasu liniové stavby, aby – pokud to jde (a zde to lze) – tyto vlivy vůbec nevznikly (např. navrhopat zdroje hluku v dostatečné vzdálenosti od sídelních útvarů, nikoli přímo přes ně). Některé negativní následky, např. rozbití a zábor sídelní struktury, potom již v územním a navazujících řízeních nejdou odstranit či alespoň zmírnit vůbec. O tom, co mají ZÚR z hlediska posouzení jejich vlivů na životní prostředí obsahovat, není třeba diskutovat, neboť to stanovuje především zákon, nikoli judikatura. Jestliže podle přílohy stavebního zákona musí vyhodnocení vlivů ZÚR za životní prostředí obsahovat mimo jiné zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, jakož i vlivů na obyvatelstvo, biologickou rozmanitost,

faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení, potom je zřejmé, že jestliže toto ZÚR ve vztahu ke koridoru D204 řádně nebo vůbec neobsahují, jsou vydány v rozporu se zákonem.

Vyjádření MŽP ze dne 7. 1. 2010, zn. 91985/ENV/09 není rozporné, neboť přechodné zatížení po dobu výstavby je samozřejmě méně závažné, než trvalé zatížení po celou dobu provozu. Ve stanovisku se přímo uvádí, že je upřednostňována varianta b) z důvodu příznivějšího hodnocení na vlivy na obyvatelstvo a horninové prostředí a žádáno doplnění hodnotící tabulky tohoto záměru. Samo MŽP tedy potvrdilo, že z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí je varianta a) méně příznivá, přitom však byla odpůrcem schválena. MŽP též potvrdilo neúplnost hodnotící tabulky, tj. důvodnost námítky navrhovatelů. I z neúplné hodnotící tabulky vyplývá, že příznivější je z hlediska životního prostředí varianta D204b. Byla-li by tabulka vyplněna správně (jak provedli navrhovatelé v návrhu), potom je nevhodnost výsledné varianty D204a ještě výraznější. Toto odpůrce ničím nezpochybňuje a neuvádí ani, proč nebyly hodnoceny v úvahu přicházející varianty záměrů, včetně varianty popsané v návrhu navrhovatelů, stejně jako neuvádí nic, čím by vysvětlil, proč byla zvolena trasa, u níž byly identifikovány větší negativní vlivy na životní prostředí. Kdyby posouzení variant na životní prostředí provedené v ZÚR bylo správné a úplné, potom by koridor D204 nemohl být ve variantě D204a schválen.

V návrhu navrhovatelé netvrdili, že by vypořádání námitek muselo být obsáhlé. Aby však bylo přezkoumatelné, musí se věcně a logicky vypořádat s namítanými skutečnostmi, tj. nikoli tyto skutečnosti pomíjet, popř. uvádět věci, které s namítaným nesouvisí. Odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatelky a) obstat, protože odpůrce na podstatu námitek v zásadě vůbec nereagoval a nikterak se jimi v odůvodnění opatření obecné povahy nezabýval. Nevyjádřil se k tomu, z jakého důvodu vymezil koridor tak, že je veden po zastavěném i další zástavbě určeném území obce, je veden přírodním parkem Velkopopovicko, ochrannými pásmy vodních zdrojů, přes přivaděč vody Želivka, a to ačkoli to není pro vedení tratě Praha – Benešov nezbytné. Je proto důvodná námitka, že napadené opatření obecné povahy je v rozporu s § 172 odst. 5 správního řádu a nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

PÚR určuje koridor konvenční železniční dopravy, ZÚR však hovoří o „koridoru vysokorychlostní tratě“, které však závazně určuje bod 83 PÚR. V ZÚR se nejen vymezuje koridor, ale především musí být nepochybně uvedeno, pro jakou stavbu se koridor vymezuje. To není ze ZÚR jasné, neboť na jednu stranu uvádí, že se má jednat o „koridor vysokorychlostní tratě“, na druhou stranu se uvádí, že se má jednat o „zprůsňování koridoru tratě č. 220“; že jde o rozdíl, je zřejmé i z PÚR, která rozlišuje vysokorychlostní a konvenční tratě. I důvodnost této námítky byla potvrzena rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 13. 9. 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97. V tomto rozsudku již shledal soud důvody pro zrušení celého koridoru D204, avšak pouze s ohledem na to, že úsek Strančice – Bystřice u Benešova byl již příliš vzdálen od nemovitostí navrhovatele v tam projednávané věci, jenž tak neměl aktivní legitimaci ve vztahu k tomuto úseku, ponechal navazující úsek koridoru D204, který je nyní předmětem tohoto návrhu, v platnosti.

Navrhovatelé shrnuli, že napadené opatření obecné povahy bylo vydáno v rozporu s § 18 odst. 1, 2, § 19 odst. 2, § 31 odst. 4, § 36 odst. 1, § 37 odst. 4 a s přílohou stavebního zákona, § 1 odst. 3, § 10a odst. 1, § 10i odst. 3 zákona o ochraně životního prostředí a § 3 a § 172 odst. 5 správního řádu. ZÚR nedodržují též požadavek proporcionality, zejména zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu, a jsou též nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a pro neurčitost a vnitřní rozpornost.

Osoby zúčastněné na řízení

Na základě výzvy a poučení soudu (§ 34 s. ř. s.) vyvěšeného dne 22. 10. 2014 na úřední desce soudu a k jeho žádosti také na úřední desce obecního úřadu Velké Popovice, se do řízení přihlásily osoby zúčastněné, jež podpořily zrušení napadené části opatření obecné povahy, a jež shodně uvedly, že vymezením uvedeného koridoru v ZÚR, jsou přímo dotčena jejich vlastnická práva k nemovitostem (v oznámení o uplatňování práv osoby zúčastněné na řízení u každé zúčastněné osoby konkrétně specifikovaných), které se nacházejí v předmětném koridoru, a na nichž proto nemohou činit žádnou jinou stavební nebo obdobnou činnost, než je určena vymezením tohoto koridoru (např. postavit rodinný dům, ač jim již bylo vydáno územní rozhodnutí a stavební povolení a do přípravy stavby již vložili nemalé prostředky). Osoby zúčastněné na řízení 13) až 15) a 17) a 18), jejichž pozemky se nacházejí v těsné blízkosti předmětného koridoru (v Mokřanech), v souvislosti s předmětným koridorem tvrdí dotčení svých nemovitostí hlukem a prachem, případným úbytkem a znečištěním spodních vod, na kterých je obec Mokřany závislá, narušením krajinného rázu, devastací a rozdělením přírodního parku Velkopopovicko a znehodnocením nemovitostí. Osoby zúčastněné na řízení 4) a 5), rovněž vlastníci nemovitostí v Mokřanech dále uvedli, že navržená trasa koridoru nebere v potaz již existující zatížení regionu liniovými stavbami existujícími, realizovanými a připravenými k realizaci (dálnice D1 a D3, Pražský okruh) a s tím spojený vliv na krajinu a životní prostředí včetně podmínek života obyvatel. Za zcela nepřiměřenou pak považují skutečnost, že navržená trasa koridoru přímo protíná území přírodního parku Velkopopovicko, který je unikátním územím s mimořádně cenným krajinným rázem, pro který byl vyhlášen již v 70. letech jako klidová zóna a následně jako přírodní park. Nachází se tam několik Územních systémů ekologické stability, významných krajinných prvků a nalezišť chráněných živočichů. Hodnota území však spočívá především v unikátní a zachovalé krajině. Hodnota takové krajiny je s postupující urbanizací a růstem Prahy zcela mimořádná a její zachování by mělo být prioritou, tak jak s tím počítá statut přírodního parku. Navržená trasa koridoru přírodní park Velkopopovicko a krajinnou hodnotu území vůbec nerespektuje, protíná jej a vede přímo jeho středem (bez ohledu na fakt, že má být částečně vedena tunelem). Důsledkem toho by bylo nezvratné zničení tohoto území. Upozornili na přístup např. skandinávských zemí, které navzdory mnohem lepším výchozím podmínkám, jež jsou ve střední Evropě, důsledně respektují a chrání krajinu. Zásah do biotopů ohrožených živočichů a rostlin je řešitelný, zásah, poškození, či znehodnocení krajiny je však proces nevratný, kterému by měla být věnována zásadní pozornost, tím spíše v blízkosti městské aglomerace, jako je Praha. Za situace, kdy toto neberou v úvahu zpracovatelé trasy, preferující pochopitelně jednostranné technické a ekonomické zájmy, měl by těmto trvalejším hodnotám přihlídnout nezávislý soud. Občanské sdružení... se cítí být přímo dotčena v možnosti plnění svých cílů, jimiž jsou aktivně se podílet na ochraně přírodního parku Velkopopovicko a zachování jeho klidového území pro další generace, podpora udržitelného rozvoje života a zvyšovat kvalitu životního prostředí v části obce Velké Popovice – Nové Habří.

Podmínky řízení a přípustnost návrhu

Dříve než přistoupil soud k vlastnímu posouzení návrhu, musel zkoumat splnění podmínek řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy (jeho části). Mezi takové podmínky je třeba řadit především existenci opatření obecné povahy, aktivní legitimaci navrhovatelů a formulaci žalobního návrhu (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu

ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008-34). Návrh byl podán včas [§ 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“)] a obsahuje požadované náležitosti (§ 101b odst. 2 s. ř. s.). Při rozhodování o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je soud vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s. ř. s.). Při samotném věcném posouzení návrhu soud vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 3 s. ř. s.).

Zásady územního rozvoje se v souladu s ustanovením § 36 odst. 4 stavebního zákona vydávají formou opatření obecné povahy podle správního řádu. Napadené ZÚR byly schváleny zastupitelstvem odpůrce dne 19. 12. 2011 a posléze vydány formou opatření obecné povahy; o existenci napadeného opatření obecné povahy tedy není sporu. Jak již bylo výše uvedeno, další podmínkou projednatelnosti návrhu na zrušení opatření obecné povahy je pak formulace závěrečného návrhu v souladu s požadavky vyplývajícími z výše citovaného ustanovení § 101a s. ř. s., resp. meritorně projednatelný závěrečný návrh (petit). Vzhledem ke skutečnosti, že navrhovatelé požadují zrušení vymezené části napadeného opatření obecné povahy, je třeba považovat za splněnou i tuto podmínku řízení o podaném návrhu.

Navrhovatelé odvozují svoji legitimaci k podání předmětného návrhu z vlastnictví nemovitostí dotčených napadenou částí ZÚR. Vlastnické právo doložili výpisy z katastru nemovitostí, které soud u každého z nich ověřil, přičemž možnost dotčení navrhovateli uvedených pozemků sporným koridorem D204 s ohledem na měřítko grafické části ZÚR nelze zjevně vyloučit. Navrhovatelé tedy jsou v souladu s § 101a odst. 1 zákona s. ř. s. v projednávané věci k podání návrhu aktivně procesně legitimováni.

Posouzení návrhu

Soud na úvod považuje za potřebné předeslat (ve shodě s navrhovateli), že se obdobnou věcí již zabýval v rozsudku ze dne 13. 9. 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97, jímž zrušil ZÚR v části textového a grafického vymezení koridoru D204, v úseku Praha – Strančice. V nyní posuzovaném návrhu se proto navrhovatelé domáhají zrušení předmětného koridoru v jeho zbytku, tedy v úseku Strančice – Bystřice u Benešova. Za této situace považuje soud za plně odpovídající zásadě předvídatelnosti práva a legitimního očekávání, bude-li nyní projednáván návrh, resp. v něm uplatněné a v zásadě obdobné námitky posuzovat a hodnotit s přihlédnutím k závěrům vysloveným v označeném rozsudku.

V předmětném rozsudku bylo mimo jiné konstatováno, že „...soud je přesvědčen, že v případě stanovení koridoru železniční tratě D204 v ZÚR je na místě požadovat, aby odpůrce respektoval plánovací dokumentaci města Říčany alespoň částečně. To znamená, že pro něj sice není závazná, ale v souvislosti s územně plánovací dokumentací, která rovněž řeší umístění koridoru tratě Praha – České Budějovice v úseku Praha – Bystřice u Benešova, měl k existenci tohoto koridoru přihlédnout tak, že jej měl buď převzít, pokud neexistovaly důvody pro to, aby tak neučinil, a pokud tyto důvody existují, měl v odůvodnění ZÚR podrobně zdůvodnit, proč to možné není. Takový postup byl nutný proto, že v místech, ve kterých odpůrce vymezil koridor D204, jsou v jeho východní části na úrovni města Říčany stavební parcely určené k zástavbě rodinnými domy a na řadě z nich jsou tyto domy již vystavěny. Požadavek na kontinuitu v tomto případě neznamená znemožnění revize stávajícího stavu, neboť koridor vymezený v ZÚR v podstatě kopíruje koridor vymezený v územním plánu Říčany, pouze je vymezen místo šíře 200 m v šířce 600 m. A proč byl v této šířce, se ZÚR nijak nezmiňují. V tom, že ZÚR se nikde nezmiňují o tom, proč vymezují koridor železniční tratě podstatně širší, než je vymezen v územním plánu města Říčany, spatřuje soud

porušení zásady, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivých případech týká, které způsobilo nesrozumitelnost této části ZÚR, která hraničí až s uplatňováním vrchnostenského postojе kraje.“

V nyní posuzované věci neshledal soud žádného důvodu odchýlit se od uvedeného závěru. Konstatuje proto, že podle Přílohy 1 ZÚR (textová část), bodu 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, na str. 34 – 35, v podkapitole 4.1.1.2. „Železniční doprava“ pod bodem (122), ZÚR zpřesňují koridor tratě č. 220 Praha – Benešov – Mezno (-Tábor), (vymezený v PÚR 2008 jako C-E551), který je součástí IV. tranzitního koridoru AGC E55, jako veřejně prospěšné stavby D204 a D205. V bodě (126) je uvedeno, že ZÚR zpřesňují koridory vysokorychlostní tratě na území Středočeského kraje jako koridory pro veřejně prospěšné stavby: d) D 204 pro trať Praha – České Budějovice; úsek Praha – Bystřice u Benešova. V bodě (128) na str. 35 je uvedeno, že ZÚR stanovují pro územní plánování zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby koridor v 600m (s výjimkou koridoru pro zdvoukolejnění, kde je koridor v šířce 200 m). Z odůvodnění ZÚR (bod 1.2.4., str. 7) plyne, že Politika územního rozvoje 2008 sleduje na území Středočeského kraje následující koridory a ZÚR tyto koridory zpřesňují: a) VRI – vysokorychlostní tratě:- Ústí nad Labem, - Brno – Plzeň a b) železniční tratě dle dohody AGC. Mezi tyto železniční tratě dle dohody AGC je zařazena i trať E 55 Praha – České Budějovice (označená v Politice územního rozvoje C-E 551). Z grafické části ZÚR dále plyne, že trasa koridoru vede přímo přes území obce Velké Popovice. Za této situace dospívá soud k závěru, že odpůrce měl při vymezení předmětného koridoru železniční tratě D204 v úseku Strančice – Bystřice u Benešova zohlednit územní plán navrhovatele a) a vyhodnotit především, zda koridor nebude nepřiměřeně zasahovat do již zastavěného nebo k zastavění územním plánem určeného území, v němž se nacházejí nemovitosti navrhovatelů. Soud si je pochopitelně vědom, že není vyloučeno, aby záměr obsažený v ZÚR vedl přes již zastavěné nebo v budoucnu zastavitelné území obce, nicméně aby tomu tak mohlo být, měly ZÚR v tomto ohledu obsahovat odpovídající odůvodnění vycházející z náležitě zjištěného skutkového stavu věci, což však soud v dané věci postrádá. ZÚR jsou proto v dané věci, resp. části nepřezkoumatelné. Nepřezkoumatelnost ZÚR je dále nutno spatřovat v také v nejednotném označování tohoto záměru, kdy je např. na str. 7 odůvodnění vymezen jako koridor vysokorychlostní tratě, jinde jako koridor konvenční železniční dopravy. Soud proto shledal první a šestý návrhový bod jako důvodný. V souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2011, č. j 6 Ao 5/2011 – 43, se však nemohl zabývat námitkou proporcionality této části ZÚR, neboť navrhovatel a) v námitce proti návrhu ZÚR žádné námitky v tomto směru nevzněsl a ostatní navrhovatelé pak námitky nepodali vůbec.

Podle druhého návrhového bodu byl koridor vymezen v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, zejména ochranu přírody a krajiny a s Politikou územního rozvoje. S tímto návrhovým bodem úzce souvisí třetí návrhový bod, jenž poukazuje na nedostatečné posouzení vlivu koridoru D204 na životní prostředí pro absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů a absenci vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci a vlivů koncepce na lidské zdraví. Zde soud okazuje na již ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, rozsudek ze dne 18. 12. 2014, č. j. 8 Aos 3/2013 - 118, rozsudek ze dne 17. 4. 2014, č. j. 9 Aos 6/2013 - 44), z níž plyne, že posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (proces SEA) je upraven v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně

některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), v § 19 odst. 2 stavebního zákona a jeho příloze, jež stanoví náležitosti vyhodnocení vlivů územně plánovacích dokumentací a vyžaduje zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů, včetně vlivů synergických a kumulativních.

V tomto ohledu Nejvyšší správní soud (v bodech 57 až 90 rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526), vyložil, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nemůže být pouze formální a nemůže se omezovat pouze na prostou identifikaci těchto vlivů bez jejich skutečného vyhodnocení, jež je předpokladem pro přijetí potřebných kompenzačních opatření. V rozsudku č. j. 8 Ao 2/2010 – 644 dále uvedl, že ZÚR zpravidla představují v rámci územního plánování moment, kdy lze efektivně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru na životní prostředí. Tyto obecné závěry pak upřesnil v rozsudku ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105 následovně: *„nesetrvat na tom, aby ve vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly výslovně zapracovány veškeré záměry obsažené v ZÚR a jejich možné hromadné a skupinové vlivy na životní prostředí v kombinaci s každým dalším záměrem, který je v ZÚR vymezen, nýbrž je dostačující, pokud dojde ke zhodnocení kumulativních a synergických vlivů pouze mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu vůbec přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na povahu a rozsah záměrů, k jejichž kombinaci dochází, nebo v důsledku zjištění učiněných v rámci řádně prováděného procesu pořizování ZÚR.“*

Přestože stavební zákon ani jiný právní předpis výslovně nestanoví, co by mělo být konkrétně obsahem posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů v ZÚR, je nepochybné, že toto hodnocení součástí SEA být musí. Požadavky na obsah posouzení kumulativních a synergických vlivů, které lze dovodit z právní úpravy citované výše, detailně popsala judikatura Nejvyššího správního soudu. Na posuzování uvedených vlivů se přitom vztahují nároky plynoucí nejen z bodu 5., ale též z bodů 2., 4., 6. a 7. Přílohy č. 1 ke stavebnímu zákonu. Právní závěry Nejvyššího správního soudu ve vztahu k požadavkům na obsah posouzení kumulativních a synergických vlivů jsou jednoznačné, a to včetně podrobného vysvětlení funkce a smyslu hodnocení kumulativních a synergických vlivů i odůvodnění významu takového hodnocení v rámci procesu tvorby územně plánovací dokumentace. V projednávané věci neshledal soud žádné právní a skutkové důvody, pro které by bylo na místě se od uvedených závěrů ve vztahu k obsahu posuzování kumulativních a synergických vlivů u napadené části ZÚR odchýlit.

Z přílohy č. 3 Vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj území, bodu 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí soud zjistil, že hodnocení působení těchto vlivů v důsledku navrhovaných záměrů je pouze povšechné, hodnocení neobsahuje žádný konkrétní závěr. Lze tedy konstatovat, že tyto závěry o působení zamýšlených staveb jsou obecně známé, nikoli odborné. V závěru je pak uvedeno, že identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou obsaženy v oddíle 5.11 dokumentace SEA, v tabelárním přehledu v příloze č. 3 Podklady pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a graficky znázorněny ve výkresu č. 6 dokumentace SEA. V příloze č. 1. 1 Přílohy č. 4 ZÚR, v části Plochy a koridory dopravní infrastruktury na str. 23 je záměr D204 Koridor železniční tratě č. 220 specifikován v úseku Praha – Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta a; šířka koridoru 600 m, převážně tunelové vedení trasy. Vlivy na obyvatelstvo (ovzduší) jsou hodnoceny +1, na přírodu a krajinu 0/-2, vodu -1/-2, geologické a hydrogeologické poměry, zdroje nerostných surovin -1/-2, zemědělský půdní fond – 1, PUPFL -1/-2. V komentáři SEA je pak uvedeno, jakým skutečností je třeba věnovat pozornost při vymezení koridoru

v navazující územně plánovací dokumentaci v rámci posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA/SEA).

Ve světle výše uvedeného proto soud konstatuje, že SEA zpracovaná ve vztahu k napadené části ZÚR požadavky na obsahové náležitosti vyžadované pro posouzení kumulativních a synergických vlivů nenaplní. Smyslem hodnocení kumulativních a synergických vlivů totiž je tyto vlivy nejen identifikovat, ale i vyhodnotit. Takové vyhodnocení má spočívat v popisu možných konkrétních dopadů na konkrétní složky životního prostředí, ve zvážení existence jejich řešení ve vztahu k takto provedenému posouzení, ve vypořádání se s otázkou kompenzačních opatření, která by kumulativní a synergické vlivy minimalizovala a ve stanovení pravidel jejich sledování.

V projednávané věci shledal soud v provedeném posouzení kumulativních a synergických vlivů nedostatky jak v absentujícím popisu metodologie vyhodnocení vlivů, tak především v jejich vyhodnocení. V případě posuzovaného záměru se ZÚR omezují pouze na identifikaci kumulativních a synergických vlivů. I přes nezpochybnitelnou míru obecnosti ZÚR si posouzení kumulativních a synergických vlivů musí zachovat určitou míru přezkoumatelnosti, z čehož plyne potřeba možnosti určit, nejen jaké složky životního prostředí mohou být dotčeny, ale také kumulace jakých plánovaných, nebo již realizovaných záměrů byla v tomto konkrétním místě zvažována. Tam, kde nejsou kumulativní a synergické vlivy znázorněny, je třeba určit, že takové vlivy nebyly zjištěny, popř. že takové vlivy jsou z hlediska ZÚR nevýznamné. To lze učinit i obecně ke všem nevyznačeným záměrům, avšak v případech, kdy mohou vzniknout pochybnosti, zejména tam, kde byly v tomto směru uplatněny námitky a připomínky je vhodné takový záměr vysvětlit i konkrétněji. Absence odpovídající metodiky zpracování vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů pak soudu znemožňuje zjistit, na základě jakých úvah odpůrce ke svým závěrům dospěl.

Z grafické podoby podkladů pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je patrné, že v případě posuzovaného záměru koridoru D204 měly být hodnoceny relevantní vzájemné vlivy mezi tímto záměrem a záměry zjevně souvisejícími, minimálně jde o dálnici D1 a D3, Pražský okruh a silnici 107, jejichž kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí nelze vyloučit. Jde přitom o záměry, kdy hromadné a skupinové vlivy přicházejí zjevně v úvahu i ve smyslu shora citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105, podle kterého: „*Není nutno důsledně trvat na výslovném vyhodnocení všech v úvahu přicházejících záměrů společně, dostačující může být i jasné vymezení určité oblasti či území a s tím související hodnocení.*“ Z hodnocení provedeného odpůrcem však nelze zjistit, zda jakým způsobem a s jakým výsledkem k takovému hodnocení došlo.

Soud proto dospěl k závěru, že skutkový stav, z kterého odpůrce při přijetí ZÚR vycházel, postrádá v důsledku neúplného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v rámci SEA oporu ve skutkových zjištěních, přičemž jde o nedostatek ve skutkových zjištěních takové povahy, u kterého s ohledem na jeho rozsah a odbornou podobu nepřichází v úvahu jeho doplnění v řízení před soudem. Soud tedy ve vztahu k této námitce shledal důvod pro zrušení napadené části ZÚR, a to i bez nařízení jednání podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s.

Výše vytýkané pochybení pak nachází odezvu i ve vztahu k čtvrtému návrhovému bodu, v němž navrhovatelé poukázali na nedostatky ve skutkových zjištěních při vyhodnocení

variant koridoru D204. V tomto ohledu musel soud přisvědčit navrhovatelům v jejich logickém úsudku, podle kterého opíral-li se výběr variant koridoru D204 o vyhodnocení jejich vlivu na životní prostředí, které nebylo provedeno řádně, potom nemohlo být ani provedeno řádné vyhodnocení variant. Ve vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj území na str. 22 je k D204 Železniční trať č. 221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě původně varianta (a), varianta (b) uvedeno, že v měřítku hodnocení SEA nebylo možné určit variantu z hlediska vlivů na životní prostředí šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální. S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (a). Tato varianta se více vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy. V odůvodnění ZÚR na str. 14 – 15 je ke koridoru železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě (VPS s označ. D204a a 204b) uvedeno, že v ZÚR zůstává západní varianta D204a, která umožňuje lepší vstup do železniční stanice Benešov. Trať č. 221, 220 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. tranzitní železniční koridor) - je součástí spojení Balt - Jadran. Koridor je součástí sítě TEN - T s cílem jeho zásadní přestavby. Přestavba IV. TŽK Praha - Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro zásadní zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkolejném elektrifikovaném úseku tratě Praha - Čerčany – Benešov v současné době probíhá optimalizace ve stávajícím koridoru, které umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující. Z tohoto důvodu je pro možnost zkapacitnění IV. tranzitního koridoru navrhováno přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova. U obou variant je rozdíl v nákladech jen minimální, daný o něco větší délkou tunelového vedení trasy ve variantě b) – východní. Obě varianty jsou hodnoceny jako rovnocenné spojené s významnými vlivy na vodohospodářské poměry v území. Realizace záměru v obou variantách je spojena s vlivy na režim povrchových a podpovrchových vod. Důvodem tohoto hodnocení je tunelové řešení trasy v obou variantách. Trasa ve variantě (a), zasahuje OP vodního zdroje jižně Velkých Popovic. Obě sledované varianty se dostávají do střetu s prvky ochrany přírody a představují významný zásah do krajiny. Koridor varianty D204a zasahuje do CHLÚ výhradního ložiska stavebního kamene Pyšely. Z tohoto důvodu je v rámci vlivů na horninové prostředí tato varianta hodnocena jako méně příznivá. V měřítku hodnocení SEA nelze určit variantu z hlediska vlivů na ŽP šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální. Výsledkem komplexního vyhodnocení je při současné úrovni informací doporučení var. (a), která se vyhýbá více sídlům a je zde předpoklad technicky poněkud méně náročné realizace než u varianty (b). Varianta východní (b) se dostane do bližšího kontaktu se sídlí, z hlediska kvality ovzduší toto přiblížení představuje zvýšené riziko pouze v období výstavby (především kvůli zvýšené prašnosti, kterou je však možné redukovat dodržováním vhodných opatření). V období provozu už jsou obě předložené varianty srovnatelné. Za situace, kdy ZÚR uvádějí, že obě varianty byly srovnatelné, pak soud postrádá řádné odůvodnění výběru varianty a), zvláště za situace, kdy stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 7. 1. 2010, zn. 91985/ENV/09, pod bodem 13. preferovalo variantu b).

Zbývá se vypořádat s pátým návrhovým bodem, v němž navrhovatel a) tvrdí nepřezkoumatelnost rozhodnutí o jeho námitce.

Z námitek navrhovatele a) proti návrhu ZÚR je patrné, že nesouhlasil s vedením koridoru D204 přes území v k. ú. Velké Popovice, Lojovice, Mokřany u Velkých Popovic, které je určeno k zastavění a přes přírodní park Velkopopovicko, ochranná pásma vodních zdrojů a přes přivaděč Želivka. Odpůrce obě námitky vypořádal shodně následovně: „*MD jako dotčený orgán na úseku dopravy trvá na ponechání koridoru v návrhu ZÚR. Trasa pro*

koridor Praha – České Budějovice, úsek Praha – Bystřice u Benešova (VPS D204) byla vybrána v ZÚR jako výhodnější ze dvou posuzovaných variant. Její možné důsledky na povrchové využití území nelze do doby stabilizace v územním rozhodnutí podrobně specifikovat. Do té doby je třeba držet její územní ochranu v rozsahu vymezeného koridoru. Mimo pořízení ZÚR byla zpracována studie IKP, která vyhodnocovala přes 20 variant této VRT, výsledkem této studie byl také výběr varianty, která byla zařazena do ZÚR.“

Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 28. 6. 2011, zn. 262/2011-910-UPR/4, k námitkám a připomínkám uplatněným při veřejném projednávání návrhu ZÚR k námitce navrhovatele a) uvádí: „*Velké Popovice – otázka tunelového úseku trati D204 bude zpřesněna v podrobnější dokumentaci. Ve stávajícím stupni rozpracovanosti a měřítku není možné vyhodnotit případný konflikt s územím určeným pro výstavbu RD, vliv nové tratě na přírodní park ani její vliv na vodní zdroje v území. K další námitce uvádíme, že se nejedná o silnici I. třídy a tudíž není v kompetenci MD.*“

K institutu námitek proti návrhu ZÚR (resp. příslušného opatření obecné povahy) a rozhodování o nich, považuje zdejší soud za vhodné nejprve připomenout, že o námitkách rozhoduje zastupitelstvo kraje současně se schvalováním ZÚR, přičemž odůvodnění rozhodnutí o námitkách má tvořit v souladu s ustanovením § 172 odst. 5 správního řádu součást odůvodnění ZÚR. Jak přitom plyne z judikatury Nejvyššího správního soudu (rozsudek ze dne 24. 11. 2010, čj. 1 Ao 5/2010-169, www.nssoud.cz), „*na odůvodnění rozhodnutí o námitkách je třeba klást stejné požadavky jako v případě typických správních rozhodnutí (...). Musí z něho být seznatelné, z jakého důvodu považuje obec námitky uplatněné oprávněnou osobou (...) za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje skutečnosti předestírané oprávněnou osobou za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené.*“ Vzhledem k tomu, že v mnoha případech rozhodnutí o námitkách odkazuje na stanovisko dotčeného orgánu státní správy, které znemožňuje kraji, aby námitce vyhověl, je třeba zdůraznit požadavky na postup, který je v takových případech na místě. Nelze totiž námitku zamítnout s pouhým odkazem na stanovisko dotčeného orgánu. Naopak, v takovém případě je kraj povinen námitky postoupit zainteresovanému dotčenému orgánu státní správy, aby své stanovisko buď přehodnotil, nebo doplnil o argumentaci obsahující věcné vypořádání uplatněné námitky. Teprve takto doplněné stanovisko může být dostatečným podkladem pro rozhodnutí o námitce a jeho odůvodnění. Jak k tomu konstatuje ve svém rozsudku ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 2/2008-62, Nejvyšší správní soud, „*pokud jsou důvodem nevyhovění námitkám stanoviska dotčených orgánů, musí být jejich podstatný obsah v důvodech rozhodnutí uveden, stejně tak jako skutečnost, zda a jak se dotčené orgány k důvodnosti námitek vyjádřily*“. Co se pak týče konkrétnosti vypořádání jednotlivých námitek, lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 - 644, č. 2106/2010 Sb. NSS, podle něhož „*námitka předurčuje nároky na obsahovou kvalitu jejich vypořádání. Vždy je však třeba trvat na přezkoumatelnosti odůvodnění.*(...) *Přestože lze tedy připustit poměrně obecné odůvodnění vypořádání námitky, musí z něj být patrné, jak byla konkrétní námitka vypořádána. V opačném případě je opatření obecné povahy zatíženo vadou nepřezkoumatelnosti.*“

Soud tedy hodnotil přezkoumatelnost rozhodnutí odpůrce ve vztahu k požadavkům daným shora reprodukovanou judikaturou Nejvyššího správního soudu. Dospěl přitom k závěru, že rozhodnutí o námitce je rozporné s § 172 odst. 5 správního řádu a tedy nepřezkoumatelné. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí o námitce spatřuje soud především v pouhém odkazu odpůrce na stanovisko Ministerstva dopravy a v konstatování o výběru vhodnější varianty, a to ještě na základě studie IKP provedené (jak sám uvádí) mimo pořízení

ZÚR. Vysvětlení důvodů, proč koridor vede přes území zmiňované navrhovatelem a) však vypořádání námítky neobsahuje, přestože jak výše uvedeno jiný dotčený orgán (Ministerstvo životního prostředí) upřednostňovalo variantu b) z důvodu příznivějšího hodnocení vlivů na obyvatelstvo a horninové prostředí a žádalo doplnění hodnotící tabulky k tomuto záměru. K tomu navíc přistupuje soudem již řečené ve vztahu k návrhovým bodům tři a čtyři o nedostatečném vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí, zejména ochranu přírody a krajiny. V návaznosti na výše uvedené má tedy soud za to, že z hlediska formálního i obsahového postup odpůrce ve vztahu k námitce navrhovatele a) k návrhu ZÚR v projednávané věci neobstál s ohledem na nedostatečné odůvodnění rozhodnutí o námitkách. Námitka navrhovatele a) je proto rovněž důvodná.

S ohledem na výše uvedené závěry, zrušil soud napadenou část ZÚR postupem podle § 76 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s.

Náklady řízení

Odpůrce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Navrhovatelům, kteří byli ve věci úspěšní, by náležela náhrada nákladů řízení v celkové částce 225.127,40 Kč. Náhrada nákladů řízení představuje v dané věci navrhovateli zaplacený soudní poplatek z podaného návrhu v celkové částce 80.000 Kč a dále odměnu právního zástupce navrhovatelů. Mimosmluvní odměna činí v daném případě tři úkony právní služby společného zastoupení celkem šestnácti osob, tedy čtyřicet osmkrát úkon po 2.480 Kč (převzetí zastoupení, sepis dvou podání) podle ustanovení § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. g) a § 12 odst. 4 vyhlášky č.177/1996 Sb., advokátního tarifu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“, tj. 119.040 Kč, k čemuž je dále třeba přičíst třikrát režijní paušál po 300 Kč (tj. 900 Kč) za náhradu hotových výdajů zástupce navrhovatelů podle ustanovení § 13 odst. 3 advokátního tarifu. Odměna zástupce navrhovatelů je dále navýšena o náhradu za 21 % DPH ve výši 25.187,40 Kč.

Soud nicméně přihlédl ke skutečnosti, že argumentace navrhovatelů ve věci byla v podstatě totožná a zatížení právního zástupce v důsledku zastoupení více osob nebylo o tolik vyšší, jak by odpovídalo ustanovení § 12 odst. 4 advokátního tarifu. K dosažení úspěchu ve věci také nebylo nezbytné, aby návrh podávalo takové množství navrhovatelů. Proto soud přistoupil k mimořádnému nepřiznání jedné poloviny nákladů právního zastoupení podle § 60 odst. 7 s. ř. s. (výrok III.). Navrhovatelům tak přiznal celý soudní poplatek a jednu polovinu nákladů právního zastoupení (výrok II.) s tím, že takto přiznaná náhrada spravedlivěji reflektuje konkrétní okolnosti tohoto případu.

Osoby zúčastněné nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť jim soud v tomto řízení neuložil žádnou povinnost (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední

den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Praze dne 30. dubna 2015

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
předsedkyně senátu

Za správnost:
Božena Kouřimová

Rozsudek byl vyhlášen dne 30. 4. 2015 [§ 49 odst. 11, § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní].