



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Jiřího Gottwalda a soudkyň JUDr. Zuzany Šnejdrové, Ph.D., a Mgr. Barbory Berkové v právní věci navrhovatelů **a) Ing. arch. P. M. H., a b) P. M.**, obou v řízení zastoupených Mgr. Pavlem Černým, advokátem se sídlem Brno, Údolní 33, proti odpůrkyni **Obci Čeladná** se sídlem Čeladná 1, o návrhu na zrušení části Územního plánu Čeladné,

t a k t o :

I. Územní plán Čeladné ze dne 2.10.2014 č.j. Cela2001/2014 se co do vymezení ploch Z1 – Z 10 a ploch a trasy VD1 **zrušuje** dnem právní moci tohoto rozsudku.

II. Ve zbytku se návrh **zamítá**.

III. Žádný z účastníků řízení **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Navrhovatelé se podaným návrhem domáhají zrušení části Územního plánu Čeladné schváleného dne 2.10.2014 jako opatření obecné povahy č.j. Cela2001/2014, a to co do:

- A) vymezení přeložky silnice II/483 (trasa VD1),
- B) vymezení plochy rozšíření komunikace z centra obce k železniční zastávce a dále (plocha VD5),
- C) vymezení koridoru pro zdvojení vedení vysokého napětí (trasa VT1), a
- D) vymezení nových zastavitelných ploch Z 1 – Z 10.

Odpůrce navrhuje zamítnutí návrhu.

K řízení se nepřipojila žádná osoba zúčastněná na řízení.

A. VD1 – přeložka silnice II/483

A.a. Argumentace navrhovatelů

Podstatou obsáhlé 15-stránkové argumentace navrhovatelů k vymezení trasy přeložky silnice II/483 je absentující posouzení variantní trasy (tras), zejm. z hlediska posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí (dále jen „SEA“).

Mají za to, že realizace přeložky ve schválené trase nebere ohledy na charakter ani hodnoty území – vodní toky, mokřady, rybník a přilehlé lesy. Schválená (dále též „severní“) trasa opakovaně kříží potok Stanovec a řeku Frýdlantská Ondřejnice, současně předpokládá zasypání převážné části stávajícího rybníka Stanovec. Realizací záměru VD1 dojde dle navrhovatelů k výraznému zhoršení propustnosti krajiny a narušení místních biotopů (zejm. Nivy Frýdlantské Ondřejnice), jakož i ke snížení retenční schopnosti okolní krajiny a nárůstu rizika záplav v lokalitě Stanovec.

Navrhovatelé preferují jinou trasu přeložky, ať už v trase kopírující trasu vysokého napětí VT1 (dále jen „jižní trasa“) či trasu předpokládanou Koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje¹⁾. U obou těchto alternativních tras zdůrazňují absenci nutnosti likvidace zahradní restaurace navrhovatele b), avšak i skutečnost, že tyto trasy nepřekonávají opakovaně vodní tok ani stávající rybník.

Namítají dále nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů trasy VD1, jakož i porušení principu proporcionality a minimalizace zásahů.

Odkazují se přitom obsáhle na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18.9.2008 č.j. 9 Ao 1/2008-34, ze dne 25.11.2009 č.j. 3 Ao 1/2007-210,

¹⁾ Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení rozvojového dokumentu z roku 2004, pro Moravskoslezský kraj zhotovil UDI MORAVA s.r.o., Ing. Bedřich Nečas, únor 2008, výkres B.2.5.

ze dne 24.4.2012 č.j. 9 Ao 7/2011-559, ze dne 16.1.2008 č.j. 1 Ao 3/2008-136, ze dne 23.3.2005 č.j. 6 A 25/2002-42 č. 906/2006 Sb. NSS, ze dne 21.6.2012 č.j. 1 Ao 7/2011-526, ze dne 24.4.2014 č.j. 4 Aos 1/2013-125, ze dne 2.2.2011 č.j. 6 Ao 6/2010-103, ze dne 24.11.2010 č.j. 1 Ao 5/2010-169, ze dne 2.4.2014 č.j. 3 Aos 1/2013-49, ze dne 27.9.2005 č.j. 1 Ao 1/2005-98 a ze dne 21.7.2009 č.j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS²⁾ a na nálezy Ústavního soudu ze dne 23.1.2007 sp. zn. III. ÚS 103/06 a ze dne 13.11.2007 sp. zn. IV. ÚS 2327/07³⁾).

A.b.

Argumentace odpůrce

Odpůrce namítá, že přeložka II/483 je v různých podobách sledována v územně plánovací dokumentaci již od r. 1994. V tomto územním plánu byla vymezena na základě územní studie *Podklady pro stabilizaci trasy přeložky II/483 v Čeladné*, UDI Morava s.r.o. 11/2011.

Z projednání návrhu zadání územního plánu nevyplynula nutnost zpracovat koncept územního plánu s variantami řešení, když toto nepožadoval žádný dotčený orgán a nevyžadoval to ani návrh koncepce dopravy.

V rámci návrhu územního plánu byla přeložka vymezena ještě jako koridor o proměnné šířce, který byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území a bylo doporučeno zpracování podrobnější studie přeložky. To bylo také splněno shora uvedenou studií. Vzhledem k námitkám navrhovatelů byl zpracován též dodatek SEA a návazné stanovisko Krajského úřadu Moravskoslezského kraje. Zdůrazňuje nemožnost dosáhnout cílů územního plánování absolutně spravedlivým způsobem, k čemuž se odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.9.2009 č.j. 1 Ao 1/2009-120. Správnost zpracování plochy pro přeložku konečně potvrdil i odbor dopravy Krajského úřadu Moravskoslezského kraje dne 6.5.2014 pod č.j. MSK 38841/2014.

Výsledný návrh územního plánu již podle odpůrce nemůže obsahovat další varianty, naopak musí být jednoznačný. Nutnost variantního posuzování vyplývá z fáze projednání zadání územního plánu, kdy v této fázi nebylo žádným dotčeným orgánem ani ze strany veřejnosti variantní posuzování požadováno.

Odpůrce dále zdůrazňuje posouzení SEA a jeho dodatek, které zpracovala společnost s příslušným oprávněním, přičemž hodnotila vlivy pozitivní, negativní, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé, přechodné, přímé, nepřímé, kumulativní i synergické. Hodnocení bylo provedeno v kontextu umístění jednotlivých ploch z hlediska využití území vyplývajících z předpisů na ochranu životního prostředí.

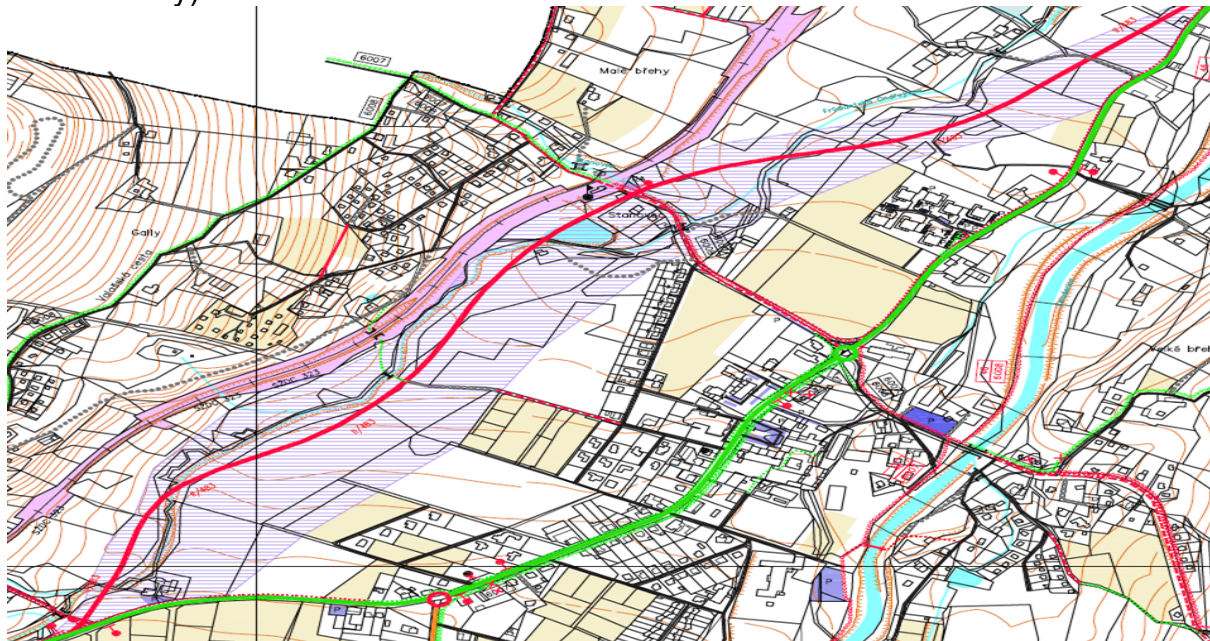
A.c.

Obsah spisu

²⁾ rozsudky Nejvyššího správního soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz

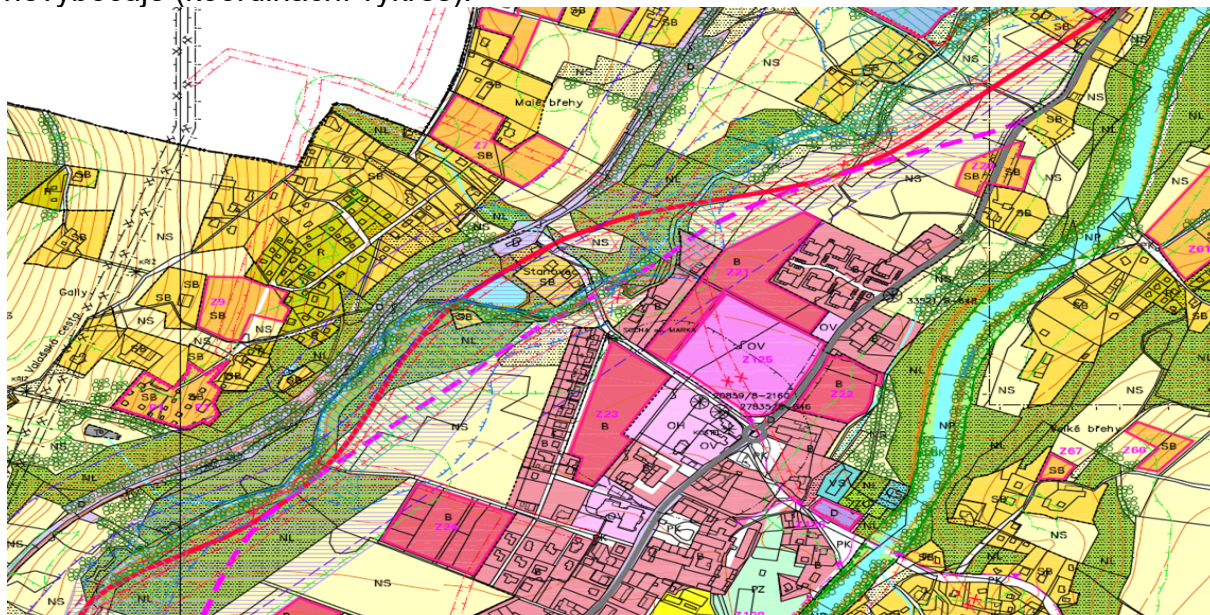
³⁾ nálezy Ústavního soudu jsou dostupné na nalus.usoud.cz

Z obsahu spisové dokumentace soud zjistil, že ještě v návrhu územního plánu z května 2011⁴⁾ se pro přeložku silnice II/483 sice počítá s koridorem o proměnné šířce, s preferencí severní trasy (výkres koncepce dopravní infrastruktury):



Pozn.: preferovaná severní trasa je vyznačena červenou čarou, celý koridor pro přeložku silnice II/483 pak fialovým šrafováním

návrh však alternativně počítá i s trasou jižní, která z vymezeného koridoru nevybočuje (koordinační výkres):



Pozn: severní trasa je vyznačena červenou celistvou čarou, jižní trasa fialovou přerušovanou

⁴⁾ at' už bylo předmětem zadání územního plánu jakékoli řešení, soud zdůrazňuje alternativní řešení, které se objevilo ještě i ve zpracovaném návrhu územního plánu

Návrh územního plánu zdůrazňuje, že „v rámci územního plánu je pro přeložku silnice II/483 vymezen hájený koridor o proměnné šířce, protože trasa přeložky není dosud územně stabilizována. Koridor je na základě podrobnějšího zhodnocení územních podmínek v rámci obce vymezen kratší než v ZÚR, tak aby umožnil přeložku silnice v místech, kde její stávající vedení způsobuje nejvýraznější problémy a zároveň nezvyšoval nepřiměřeně finanční náklady nutné k její realizaci. Zakreslená osa přeložky je pouze orientační. Její severní poloha v blízkosti železniční zastávky se nejví s ohledem na navržený přestupní uzel jako vhodná. Konkrétní vedení přeložky musí být upřesněno podrobnější projektovou dokumentací. Doporučeno je křižovatky na této obchvatové komunikaci provést formou okružních křižovatek, neboť v místech napojení na stávající silnici II/483 a v místě křížení MK k železniční zastávce by mohlo vlivem větší rychlosti vozidel na obchvatu docházet k závažným nehodám. (...) Koryta vodních toků nesmí být zatrubňována, případné úpravy toků musí splňovat požadavek na zachování přírodního charakteru toku. Kolem všech vodních toků je nutno zachovat volné pásy území do vzdálenosti minimálně 6-8 m od břehových hran, které nebude možno využít pro zástavbu ani oplocení jednotlivých parcel. Tato území umožní volnou migraci živočichů, vývin břehové doprovodné vegetace, prostupnost území a přístup k tokům při provádění údržby.“

K tomuto návrhu územního plánu byla vypracována SEA, která z hlediska ochrany životního prostředí prakticky hodnotí jen trasu severní, přesto jižní trasu nepomíjí:

„Kromě severní trasy, zakreslené v návrhu územního plánu, je v koordinačním výkresu a odůvodnění návrhu územního plánu zmiňována také jižní trasa. Vymezená (tzn. severní – pozn. soudu) trasa (...) v blízkosti přechodu řeky Frýdlantská Ondřejnice protíná zachovalé biotopy poloninských dubohabřin (L3.2). Za Frýdlantskou Ondřejnicí trasa křížuje potok Stanovec a na vyústění pozemní komunikace před železniční stanicí je navržen kruhový objezd. Přeložka pokračuje za hospodou podél rybníčku u železniční trati a v blízkosti říčního kilometru 3 opět křížuje koryto Frýdlantské Ondřejnice. Dále vede podél pravého břehu řeky a protíná břehové porosty. V říčním kilometru 3,7 trasa koridoru přechází na levý břeh toku a po sto metrech jej opět křížuje na pravý břeh (...).

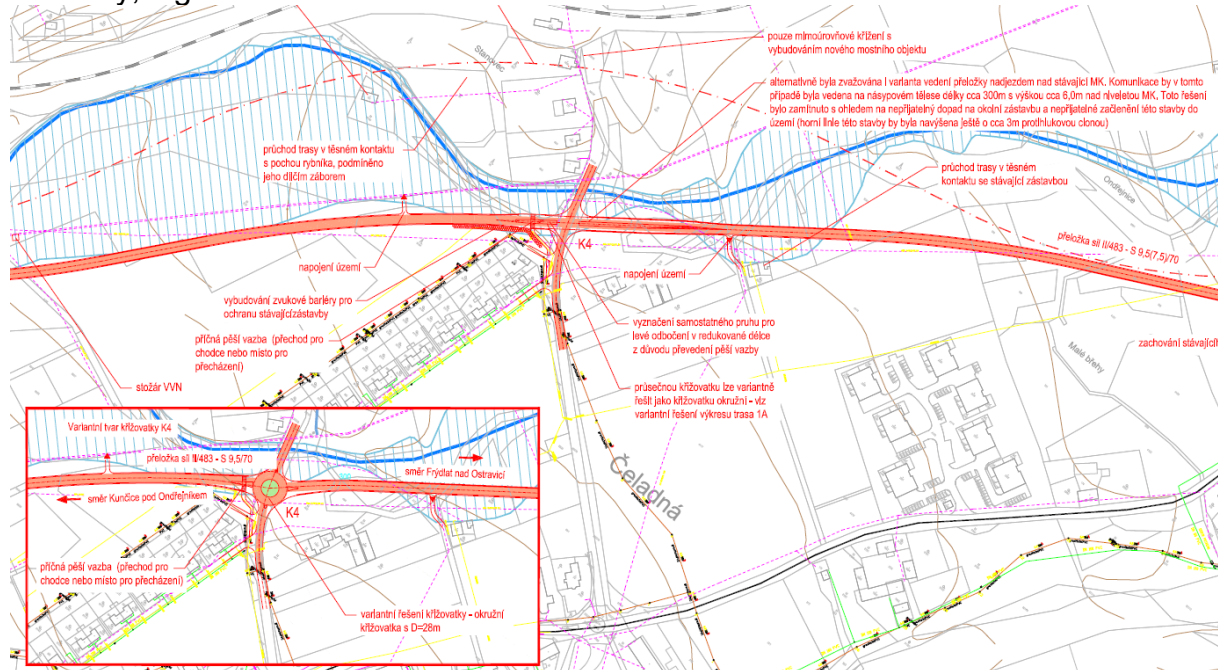
S ohledem na výše uvedené se jako vhodnější jeví takzvaná jižní trasa, která oproti severní trase minimalizuje křížení přeložky s vodním tokem, které je s ohledem na ochranu životního prostředí významné.

(...) Kromě samotného zásahu do přirozeného koryta vodního toku a jeho porostů se jeví jako problematický také průchod osy v blízkosti vodního útvaru. Zde je možné očekávat dotčení především migrujících obojživelníků (...)

Zpracovatel SEA (...) doporučuje provést detailní územní studii záměru, která bude respektovat nezbytnost minimalizace negativního ovlivnění vodního toku Frýdlantská Ondřejnice a jejich přilehlých břehových porostů. (...) V rámci studie vedení trasy obchvatu je nutné vzít v úvahu následující požadavky:

1. Minimalizovat počet křížení trasy silnice s vodním tokem a v maximální možné míře omezit zásahy do pobřežní vegetace v blízkosti vodního toku.
2. Přijmout opatření pro eliminaci dopadů na migrující obojživelníky (svodné pruhy, bariéry a jiné) a zachovat migrační propustnost řešeného území i pro ostatní živočišné druhy, včetně (...) člověka. (...).

Následuje zpracování studie *Podklady pro stabilizaci trasy přeložky II/483 v Čeladné, UDI Morava s.r.o., 11/2011* (dále jen „stabilizační studie“), která – jakkoli v seznamu východisek uvádí m.j. *hydrogeologické podmínky - křížení vodotečí, možnosti odvodnění, dopady vedení návrhového koridoru stavby v záplavovém území, dopad stavby na inundaci a odtokové poměry*, přičemž nepomíjí zdůraznit, že z hlediska ovlivnění vodohospodářského režimu je menší ovlivnění předpokládáno u varianty 1 (jižní trasy – pozn. soudu) vedené v kontaktu se stávající a navrhovanou zástavbou, nicméně zde může dojít u inundačního mostu místní komunikace vedené k nádraží vlivem zúžení průtočného území ke vzduť hladiny nad tímto mostem a možnému zhoršení odtokových poměrů. U verze č. 2 vedené v odstupu od zástavby centra obce (severní trasy – pozn. soudu), v souběhu s tratí je míra ovlivnění výraznější, protože trasa dvakrát kříží údolní nivu, což si vyžádá dostatečnou kapacitu inundačních objektů – řeší celou problematiku jen a pouze z hlediska dopravního a technického, z hlediska ochrany životního prostředí se k problematice nevyjadřuje. Jakkoli pak v textové části jižní variantu neguje pro nutnost úrovněového průsečného křížení s místní komunikací u železniční zastávky, v grafické části nabízí i řešení tohoto křížení okružní křižovatkou:



Vyhodnocuje severní trasu jako *jedinou možnou*, právě z důvodu možnosti toliko úrovněového křížení v místě u železniční zastávky (při těsné příležitosti příp. kruhového objezdu zástavbě rodinných domů), to ovšem jen z hlediska dopravního a technického, aniž by tato studie věnovala jakýkoli prostor dalším otázkám ochrany životního prostředí (jiným než hluku z dopravy ve vlivu na přilehlou zástavbu, např. ochraně živočichů či ochraně vodního toku).

Nato byl návrh územního plánu změněn tak, že pro přeložku silnice II/483 již nevymezuje koridor, ale zakotvuje tuto přeložku v její severní trase.

V rámci projednávání takto upraveného návrhu územního plánu uplatnili žalobci námitku obdobnou právě řešenému návrhovému bodu. Ta byla vyřešena odpůrcem tak, že bylo odkázáno na stabilizační studii a na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-120. Dále navazuje, že územní plán neumísťuje

stavbu konkrétně. Detaily, které budou řešeny až v rámci posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), nepřísluší řešit územnímu plánu jako koncepčnímu dokumentu. Stejně tak variantní posouzení bude provedeno až v rámci EIA. Odpůrce zdůrazňuje, že územní plán nemůže ve finálním znění obsahovat variantní řešení přeložky, musí být v regulaci území jednoznačný. Námitkám žalobců bylo částečně vyhověno v tom, že bude zpracován dodatek SEA.

Poté byl zpracován dodatek SEA, který již – bez bližšího zdůvodnění změny názoru téhož zpracovatele – výhody jižní trasy a problematiku křížení severní trasy s vodním tokem vůbec nezmiňuje, přičemž zcela vypouští požadavek na minimalizaci počtu křížení trasy s vodním tokem a požadavek obsažený v původní SEA pod č. 1 nově formuluje jen jako:

„1.Minimalizovat zásahy do pobřežní vegetace v blízkosti vodního toku v souvislosti s křížením vodního toku.“

Navrhovatelé poté při opakovaném projednání návrhu územního plánu uplatnili tuto námitku opětovně, přičemž jim byla zamítnuta se stejnou argumentací jako shora (změnou je jen, že dodatek SEA již byl zpracován).

A.d. Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud předesílá, že v nyní posuzované věci došlo k zafixování severní trasy jako jediné možné až v rámci projednávání návrhu územního plánu, kdy původní návrh určoval toliko koridor, v němž alternativně počítal ještě i s trasou jižní. V takové podobě návrhu územního plánu ještě bylo možno uvažovat o tom, že výběr konkrétní trasy přeložky silnice II/483 bude ovlivněn procesem EIA. Situace se ovšem změnila v okamžiku, kdy byl návrh upraven tak, že bez jiné alternativy zafixoval toliko trasu severní.

V této specifické situaci pak nelze účinně vytýkat navrhovatelům, že neuplatnili své námitky v době projednávání konceptu územního plánu, ale učinili tak až v době projednávání návrhu. Jakkoli si je přitom krajský soud vědom dosavadní judikatury trvající na rozdělení procesu pořizování územního plánu do jednotlivých fází a směřující proces SEA mezi fáze zpracování konceptu a zpracování návrhu (v logice, že koncept jako poslední může obsahovat variantní řešení, zatímco návrh již musí být jednoznačný – srov. zejm. bod 157. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25.11.2009 č.j. 3 Ao 1/2007-210), právě popsaná specifická situace vede soud k závěru o neaplikovatelnosti této judikatury na nyní posuzovaný případ.

Právě zmíněný bod 157. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25.11.2009 č.j. 3 Ao 1/2007-120 je ovšem třeba akcentovat v závěru, že smyslem SEA je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí tak, aby bylo možno kompetentně rozhodnout o tom, která z možností řešení předpokládá šetrnější postup k životnímu prostředí.

Z dosavadní judikatury je dále třeba připomenout i závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18.9.2008 č.j. 9 Ao 1/2008-34: (...) *je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jímí zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým*

způsobem zdůvodněna, (...) neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území. Konkrétním odrazem těchto variabilit v území jsou nesporně právě námitky dotčených vlastníků, jež by měly být na pozadí výše uvedeného důkladně a zároveň citlivě posouzeny a zhodnocena jejich důvodnost, příp. nedůvodnost. Jedině tak je možné plnohodnotně naplnit cíl územního plánování, tj. vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který současně uspokojuje potřeby soudobé generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Na těchto požadavcích je nutno trvat o to více v situaci, kdy zvolené řešení má podstatným způsobem zasáhnout do stávajícího využití území (...).

Původní SEA přitom – byť poněkud skrytě – preferovala z pohledu ochrany zájmů životního prostředí variantu jižní, a to zejm. z důvodu nekřížování vodního toku (aniž by se přitom vyjadřovala k současnému záboru rybníka Stanovec). Následná stabilizační studie se pak otázkami životního prostředí nezabývá a zpracovateli původní SEA je nato předložena k posouzení toliko trasa severní, kdy zpracovatel SEA již zcela odhlíží od alternativní trasy jižní a věnuje se jen a pouze trase severní, kdy v dodatku SEA mu již opakované křížení vodního toku nikterak nevadí.

Za stavu, kdy více nelze z podkladů napadeného územního plánu ani z územního plánu samotného zjistit, nezbyvá soudu než konstatovat, že jakkoli se evidentně nabízela minimálně jedna další alternativa řešení trasy přeložky silnice II/483, tato nebyla z pohledu ochrany životního prostředí (zejména z hlediska ochrany vodního toku) nikterak vyhodnocena. Měl-li pak odpůrce (snad) za to, že zájmy definované stabilizační studií na vedení přeložky v severní trase při konfliktu se zájmy ochrany životního prostředí, bylo jeho úkolem (a to vzhledem k uplatněným námitkám navrhovatelů) věnovat při změně návrhu územního plánu prostor testu proporcionality, tj. uváze o tom, z jakých důvodů musí zájmy životního prostředí v tomto konkrétním případě ustoupit. Tomuto svému úkolu však nedostal, pokud námitky navrhovatelů vypořádal odkazem na stabilizační studii.

Krajský soud musí negovat též argumentaci odpůrce, že námitky navrhovatelů budou řešeny v rámci EIA. Ta se totiž vypracovává až pro rozhodování o umístění stavby, kde územní plán je závazným podkladem pro rozhodnutí. Fixuje-li pak územní plán přeložku silnice II/483 v pevné trase, nebude již příslušný úřad při umísťování stavby moci vůbec řešit otázku, v jaké jiné trase by mohla tato přeložka vést (zde již bude územním plánem vázán – srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 20.5.2009 č.j. 1 As 111/2008-363, ze dne 23.6.2011 č.j. 6 As 8/2010-323 či ze dne 19.12.2014 č.j. 5 As 10/2013-38).

A.e.

Závěr

S ohledem na shora učiněné úvahy a závěry soud napadený územní plán v části vymezení trasy přeložky silnice II/483 podle § 101d odst. 2 věty první s.ř.s. zrušil ke dni právní moci tohoto rozsudku.

B.
**VD5 – vymezení plochy rozšíření komunikace
z centra obce k železniční zastávce a dále**

B.a.
Argumentace navrhovatelů

Navrhovatelé mají za to, že pokud územní plán dovozuje potřebu tohoto záměru jen z nedostatečnosti kapacity komunikace a z trendu zvyšující se motorizace společnosti, je tato potřeba irelevantní, protože ani v centru obce v současnosti nevznikají zácpy či kolony. Mají za to, že plánované rozšíření by naopak podnítilo nárůst dopravy v centru obce pro pohodlnou dostupnost, a tím ke zhoršení kvality životního prostředí (emise). Namítají, že záměr nebyl dostatečně posouzen z hlediska synergických a kumulativních vlivů, zejm. ve spojení se záměrem VD1 (přeložka silnice II/483) a ve spojení s propojením centra severní cestou přes průmyslovou zónu a jižní cestou přes Valašskou stezku. Mají za to, že záměr VD5 přinese i snížení retenční schopnosti krajiny a možnost záplav. Posouzení SEA přitom nebylo provedeno variantně. Navíc odůvodnění tohoto záměru odporuje premise obsažené v územním plánu, že o bydlení v Čeladné je velký zájem i z důvodu dobré dopravní dostupnosti.

B.b.
Argumentace odpůrce

Odpůrce zdůrazňuje, že v předmětném území dochází pro nedostatečné parametry komunikací již dnes k dopravním problémům, kdy zejm. v zimním období je ztížen průjezd prostředků pro údržbu komunikací, odvoz komunálního odpadu, jakož i průjezd osobních automobilů rezidentů. Ke krizovým situacím pak dochází celoročně při stavební činnosti na komunikacích, výstavbě sítí technické infrastruktury, haváriích, atd. V případě, že to stav věcí nevyžaduje, není nutné variantní posouzení každého záměru, zejm. pokud to v době přijímání konceptu územního plánu nikdo nevyžadoval. Pokud je v územním plánu zmiňována dobrá dopravní dostupnost Čeladné, je tím myšlen příjezd z Ostravy či Frýdku-Místku.

B.c.
Obsah spisu

V odůvodnění územního plánu je k tomuto záměru argumentováno tak, že předmětná komunikace je jediným příjezdem do areálu Opálená a pro celou lokalitu severně do železniční tratě, kde dosud není šířkově vyhovující napojení. Kvůli předcházení dopravním problémům je nutné propojit stávající komunikace v této lokalitě tak, aby umožňovaly napojení na páteřní II/483 na více místech. K tomu je určena východozápadní část komunikace umožňující alternativní příjezd, a to i pro případ havárie, zejm. na železničním přejezdu.

Při vypořádání námitek navrhovatelů byla tato argumentace dále doplněna shodně s argumentací odpůrce ve vyjádření k návrhu (bod B.b. tohoto odůvodnění).

Rozšíření předmětné komunikace bylo přitom součástí připravovaného územního plánu již ve fázi konceptu.

B.d.

Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud zdůrazňuje, že u tohoto záměru nedošlo oproti konceptu územního plánu v dalších fázích projednávání k žádné změně. Krajský soud má dále za to, že rozšíření stávající komunikace z důvodu jejích nedostatečných parametrů je otázkou, která ani z povahy věci nemůže být řešena variantně (snad krom varianty nulové – zachování stávajícího stavu). Není přitom povinností zpracovatele územního plánu řešit a priori veškeré záměry variantně, případně jen za účelem variantního posouzení vymýšlet varianty absurdní či nelogické. Povinností zpracovatele územního plánu je posoudit (a to i v procesu SEA) varianty, které jsou racionální, logické a které se vůbec nabízejí. Z tohoto pohledu nebude (v obecné rovině) rovnocennou variantou rozšíření např. 100 metrového úseku silnice vybudování 50 kilometrového obchvatu.

Skutečností přitom je, že žádnou variantu nenabízejí ani navrhovatelé, a to ani nyní, ani v podaných námitkách, natož pak v námitkách uplatněných v době projednávání konceptu (které nepodali). Možnost posouzení variant má přitom místo právě v době projednávání konceptu, nikoli až návrhu územního plánu, jak bylo zdůrazněno již citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 25.11.2009 č.j. 3 Ao 1/2007-210. Skutečnost, že krajský soud posoudil změnu návrhu územního plánu k záměru VD1 jako okolnost, pro kterou závěry právě odkázaného rozsudku Nejvyššího správního soudu na záměr VD1 aplikovat nelze, neznamená nesouhlas krajského soudu s těmito závěry *en bloc* i v případech, kdy záměr nedoznal od projednávání konceptu žádných změn. Naopak, krajský soud se s těmito závěry ztotožňuje a zdůrazňuje, že nedojde-li v dalším procesu projednávání a schvalování územního plánu ke změně záměru, nelze již bezvariantní záměr obsažený v konceptu územního plánu posuzovat variantně. Fáze zpracování konceptu je v takových případech výlučným a jediným stádiem, kde ještě může být pracováno s více variantami v úvahu připadajících řešení.

Namítají-li dále navrhovatelé absenci vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměru VD5 zejm. ve spojení s přeložkou II/483 a s propojením centra severní a jižní cestou, neobjasňují nikterak, o které konkrétní synergické či kumulativní vlivy se má jednat. Jedná-li se (snad) o vlivy z navrhovatelí předpokládaného nárůstu dopravy, je z územního plánu zřejmé, že tento předpokládá dosavadní propojení centra obce a oblasti za železniční zastávkou jedinou komunikací rozšířit na komunikace tři a tak dopravu rozptýlit, což logicky povede naopak ke snížení intenzity dopravy. Jediným možným faktorem způsobujícím možnost zvýšení intenzity dopravy tak zůstává případné úrovnové křížení předmětné komunikace s přeložkou II/483, jehož se však navrhovatelé *de facto* domáhají návrhovým bodem A. Žalobní bod B. se pak při konfrontaci s žalobním bodem A. stává protismyslným, pokud v dosavadním územním plánu bylo zvoleno řešení přeložky II/483 v mimoúrovňovém křížení předmětné komunikace s II/483 bez vzájemného napojení v oblasti křížení.

Až bude-li zvoleno propojení předmětné komunikace s II/483 (což soudu nikterak nepřísluší předjímat – viz část E. tohoto odůvodnění) v místě křížení, bude třeba posoudit otázku potenciality navýšení dopravní zátěže v této oblasti a tak případně vznikající synergické a kumulativní vlivy. Dosud k tomu důvodu nebylo.

Argumentace, že v obci nevznikají ani dnes zácpy či kolony, je zcela mimo odůvodnění záměru VD5, které akcentuje potřebu průjezdnosti předmětné komunikace v obou směrech vůbec, a to i při vzájemném míjení dvou vozidel, zejména pak v zimním období.

Zcela neuchopitelnou je námitka snížení retenční schopnosti krajiny a zvýšení možnosti záplav, vznesená toliko v hrubě obecné rovině, kdy navrhovatelé neoznačují jedinou konkrétní skutečnost, pro kterou by mělo dojít k těmto následkům. Z důvodu této obecnosti se krajský soud ani nemohl touto námitkou blíže zabývat.

Námitka, že potřeba rozšíření této konkrétní komunikace odporuje premise dobré dopravní obslužnosti Čeladné, pak zcela překrucuje formulace, v nichž je dobrou dopravní obslužností argumentováno: „*Rekreační atraktivita obce Čeladná a jejího blízkého okolí v kombinaci s dobrou dopravní dostupností z Ostravska*“ (str. 30 textové části územního plánu), „*Dobrá dopravní poloha, blízkost a dostupnost měst Frýdlant nad Ostravicí, Frýdek-Místek, ale i měst Ostravské aglomerace*“ (str. 31) a až v kontextu těchto údajů je pak užita věta: „*O výstavbu bydlení v Čeladné je velký zájem (...) díky dobré dopravní dostupnosti (...)*“ (str. 47), provázená navíc dále větou „*obec leží v dostatečném odstupu od velkých hutních podniků Ostravska, ale zároveň má dobrou dopravní dostupnost k těmto zdrojům pracovních příležitostí.*“ (tamtéž).

B.e. Závěr

S ohledem na to, že všechny návrhové body vztahující se k záměru VD5 shledal krajský soud nedůvodnými, žalobu v této části podle § 101d odst. 2 věty druhé s.ř.s. zamítl.

C.

VT1 - vymezení koridoru pro zdvojení vedení vysokého napětí

C.a.

Argumentace navrhovatelů

Navrhovatelé poukazují na to, že záměr VT1 ničí krajinný ráz (vykácení okolních lesů) a narušuje pohodu bydlení z důvodu odklonění přilehlého toku potoka severovýchodně od nemovitostí navrhovatele a) a vykácení okolních lesů. Podle navrhovatelů nese tento záměr s sebou negativní dopady na zdraví obyvatel žijících v blízkosti takové stavby (vyšší výskyt rakoviny). Není-li z návrhu územního plánu zjevné, že by toto vedení mělo být vedeno podzemním kabelem, není vliv na krajinný ráz bezpředmětný, jak tvrdí odpůrce, a je třeba jej zkoumat. Dodatek k vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území ani dodatek SEA se mu však

nevěnují. I zde postrádají navrhovatelé posouzení synergických a kumulovaných vlivů.

C.b. Argumentace odpůrce

Odpůrce namítá, že tento záměr je nutné hájit z hlediska veřejného zájmu na zajištění dostatečného množství elektřiny nejen pro obec Čeladná, ale i pro sousední Kunčice pod Ondřejníkem. Zdvojení vedení bylo navrženo již v územním plánu z r. 1994, přičemž zdvojení stávajícího vedení je nejjednodušším řešením zvýšení kapacity. Dojde jen k rozšíření ochranného pásma, které zasáhne mnohem menší počet pozemků než vedení ve zcela nové trase. Nedojde tak ani k novým zásahům do krajiny či ke změně jejího vizuálního vnímání. Konkrétní vlivy záměru budou dále posuzovány v navazujících řízeních (územní, stavební). Takové hodnocení je totiž podrobností nenáležící svým obsahem územnímu plánu.

C.c. Obsah spisu

Napadaný územní plán navrhuje zdvojení stávající linky vedení vysokého napětí č. 55 ve stávající trase. Z textové ani grafické části územního plánu přitom nevyplývá zábor lesních pozemků ani přeložky jakéhokoli vodního toku (jedinou plánovanou přeložkou je přeložka potoku Stanovec, nikoli však z důvodu záměru VT1, ale z důvodu záměru VD1).

Dodatek SEA a dodatek vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území se věnují výlučně záměru VD1 po jeho zpřesnění.

Námítky navrhovatelů byly uplatněny až ve fázi projednávání návrhu územního plánu, přičemž byly odpůrcem vypořádány shodně s vyjádřením odpůrce (viz bod C.b. shora).

C.d. Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud i zde zdůrazňuje, že u tohoto záměru nedošlo oproti konceptu územního plánu v dalších fázích projednávání k žádné změně. Není přitom povinností zpracovatele územního plánu řešit a priori veškeré záměry variantně, případně jen za účelem variantního posouzení vymýšlet varianty absurdní či nelogické. Povinností zpracovatele územního plánu je posoudit varianty, které jsou racionální, logické a které se vůbec nabízejí.

Skutečností přitom i u tohoto záměru je, že žádnou variantu nenabízejí ani navrhovatelé, a to ani nyní, ani v podaných námítkách, natož pak v námítkách uplatněných v době projednávání konceptu (které nepodali). Možnost posouzení variant má přitom místo právě v době projednávání konceptu, nikoli až návrhu územního plánu, jak bylo zdůrazněno již citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 25.11.2009 č.j. 3 Ao 1/2007-210. Skutečnost, že krajský soud posoudil změnu návrhu územního plánu k záměru VD1 jako okolnost, pro kterou závěry právě odkázaného rozsudku Nejvyššího správního soudu na záměr VD1 aplikovat nelze, neznamená nesouhlas krajského soudu s těmito závěry *en bloc* i v případech, kdy

záměr nedoznal od projednávání konceptu žádných změn. Naopak, krajský soud se s těmito závěry ztotožňuje a zdůrazňuje, že nedojde-li v dalším procesu projednávání a schvalování územního plánu ke změně záměru, nelze již bezvariantní záměr obsažený v konceptu územního plánu posuzovat variantně. Fáze zpracování konceptu je v takových případech výlučným a jediným stádiem, kde ještě může být pracováno s více variantami v úvahu připadajících řešení.

Namítají-li dále navrhovatelé absenci vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměru VT1 ani v tomto případě nikterak neobjasňují, o které konkrétní synergické či kumulativní vlivy se má jednat.

Odpůrce přitom logicky zvolené řešení odůvodnil, a to hlediskem proporcionality, kdy s jeho závěrem, že zdvojením dosavadního vedení dojde k zachování stávajícího vnímání krajiny (dráty povedou tam, kde dnes – nepovedou jinudy), přičemž dojde jen k rozšíření ochranného pásma, které zasáhne mnohem menší počet pozemků než vedení ve zcela nové trase. Nedojde tak ani k novým zásahům do krajiny či ke změně jejího vizuálního vnímání.

Toto odůvodnění považuje soud za přesvědčivé, logické a odpovídající standardům, které je třeba klást na odůvodnění územního plánu (k tomu srov. např. žalovaným odkazovaný nálezk Ústavního soudu ze dne 7.5.2013 sp. zn. III. ÚS 1669/11). Soud má za to, že nelze po odpůrci požadovat podrobnější odůvodnění výše položených otázek. Na základě toho je nutno uzavřít, že z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy nelze dovodit, že by zásah nebyl činěn v nezbytně nutné míře, případně že by bylo možno postupovat šetrnějším způsobem, který by vedl ke sledovanému cíli. Žádnou z těchto skutečností netvrdil ani navrhovatelé.

Namítají-li navrhovatelé dále přeložku vodního toku, potřeba této přeložky se z územního plánu nikterak nepodává, přičemž s odpůrcem je třeba souhlasit v tom, že se jedná o detail, jehož řešení územnímu plánu nepřísluší. Je právě účelem navazujících řízení o umístění stavby a o jejím povolení, aby v rámci nich byly posouzeny konkrétní případné dopady konkrétní stavby na životní prostředí, zdraví obyvatel, jakož i konkrétní vlivy na krajinný ráz. Takto detailní posouzení náleží zejména řízení územnímu, na které je třeba navrhovatele v tomto směru odkázat, ať už co do námitky přeložky vodního toku, tak i co do námitky nutnosti podzemního vedení kabeláže či co do námitky vlivů na krajinný ráz (jejichž posouzení je existenčně závislé právě na tom, zda kabeláž bude provedena nadzemním či podzemním vedením).

C.e. Závěr

S ohledem na to, že všechny návrhové body vztahující se k záměru VT1 shledal krajský soud nedůvodnými, žalobu v této části podle § 101d odst. 2 věty druhé s.ř.s. zamítl.

D.**Vymezení nových zastavitelných ploch Z 1 – Z 10****D.a.****Argumentace navrhovatelů**

Navrhovatelé argumentují, že nebyla prokázána nemožnost využít již vymezené zastavitelné plochy a potřeba vymezení nových zastavitelných ploch, kdy sám odpůrce konstatuje, že počet dokončených bytů v poměru k počtu obyvatel je vysoce nad průměrem okolních obcí i regionů. Mají za to, že proto není dostatečné odůvodnění, že pro přiměřený fungování trhu s pozemky je třeba zabezpečit převahu nabídky zastavitelných pozemků nad očekávanou poptávkou o 50 – 100%, tj. pro bydlení 148,65 ha. Jestliže pak podle odůvodnění územního plánu odpovídá velikost jedné stavební parcely 1000 m², pak by se podle územního plánu měl počet stávajících obyvatel obce až ztrojnásobit – jednalo by se totiž o více než 1400 nových stavebních parcel.

Svou aktivní legitimaci navrhovatelé odvozují o skutečnost, že plochy Z 1 – Z 10 představují 13,22 ha, k nimž je z a do centra obce přístup právě po komunikaci vedoucí kolem nemovitostí navrhovatelů. Vyslovují přitom obavy z nárůstu dopravy v lokalitě a v důsledku toho ze zvýšeného zatížení imisemi, hlukem, prachem a vibracemi. Lakonické konstatování odpůrce, že je přesvědčen, že navrhované řešení nezpůsobí v území problémy, pokládají za nedostatečné.

D.b.**Argumentace odpůrce**

Odpůrce zdůrazňuje, že § 55 odst. 4 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) se vztahuje jen na změny územního plánu. Proto nelze požadovat, aby nový územní plán vyhodnocoval nemožnost využití dosavadních zastavitelných ploch. To je u nového územního plánu nahrazeno vyhodnocením potřeby vymezení zastavitelných ploch [kapitola g)], kdy se vychází z předpokládaného demografického vývoje s přihlédnutím k atraktivitě území.

Odpůrce namítá nedostatek aktivní věcné legitimace navrhovatelů, kdy samotné vymezení zastavitelných ploch Z 1 – Z 10 navrhovatele nijak neomezuje ve výkonu jejich vlastnických práv. Pouze samotné předjímání budoucího stavu po zastavění těchto ploch poukazem na dopravní obslužnost nemůže být posuzováno jako zásah do hmotných práv navrhovatelů. Územní plán navrhuje opatření, která by měla v budoucnu zajistit kvalitní fungování všech složek v daném území.

D.c.**Obsah spisu**

Vymezení zastavitelných ploch se věnuje kapitola g) textové části územního plánu, kde je toto vymezení zdůvodněno tak, že *Odhadovaný počet potřebných bytů v řešeném území je stanoven a zdůvodněn v kapitole f)2., podkapitole*

Sociodemografické a hospodářské podmínky rozvoje obce. Potřeba je stanovena na cca 140 bytů v rodinných domech a cca 180 bytů v bytových domech v následujících patnácti letech na nových plochách. Protože je v územním plánu výstavba bytových domů nepřípustná (umožněna je jen tam, kde už je povolena správním rozhodnutím), tak se dá předpokládat, že potřeba bytů v bytových domech bude pokryta pouze částečně a to již rozestavěnými nebo povolenými stavbami bytových domů. Termíny výstavby a dokončení bytových domů jsou přitom nejasné. Některé z povolených staveb bytových domů navíc leží na plochách zastavěného území, nejsou navrženy na nových plochách. Pro potřeby bilance navržených bytů v územním plánu je proto počítáno s tím, že celá potřeba bytů v obci bude realizovaná formou rodinných domů. Dále se předpokládá, že 1/3 z potřebných bytů bude realizovaná v plochách bydlení a 2/3 v plochách smíšených obytných. V zadání územního plánu byla uvedena potřeba 300 bytů na nových plochách. Pro potřebné množství bytů by měly být vymezeny zastavitelné plochy o výměře cca 79,95 ha, což vyplývá z průměrně velikosti parcely pro 1 RD stanovené na cca 1500 m² v plochách označených B a na cca 3000 m² v plochách označených SB. Průměrná velikost parcely vychází z průměrně velikosti stávajících pozemků s RD v obci. Ta se nejčastěji pohybuje okolo 1000 m² u nových RD, mezi 1000 m² až 2000 m² v centru obce, u historických zemědělských usedlostí a nových rezidencí v rozptýlené zástavbě ale činí cca 2500 m² až 5000 m² a často i mnohem více. Ojedinelé se v obci vyskytují i pozemky menší nebo větší než jsou uvedené průměrně hodnoty. Pro potřeby bilance počtu RD v územním plánu byla proto stanovena Průměrná velikost parcely pro 1 RD na cca 1500 m² v plochách označených B a na cca 3000 m² v plochách označených SB. V rámci bilance se počítá i s tím, že část obytných ploch bude využita pro veřejná prostranství, zeleň nebo občanské vybavení. Pro přiměřeně fungování trhu s pozemky je potřeba zabezpečit převahu nabídky pozemků nad očekávanou poptávkou, minimálně o 50-100%, podobně jako u většiny obcí v ČR. Ne všechny pozemky, které územní plán navrhne k zástavbě, budou takto využitelné ať už z důvodů majetkoprávních či jiných, tj. v době zpracování územního plánu neznámých faktorů, nebo v potřebném časovém předstihu nebudou infrastrukturně připraveny (nákladnost technického vybavení, nových obslužných komunikací, problematika časové koordinace). V zadání UP byl požadován převis nabídky ploch ve výši min. 100%. V územním plánu jsou vymezeny zastavitelné plochy bydlení a smíšeně obytné o celkové výměře 153,87 ha. To při výše uvedené potřebě zastavitelných ploch 79,95 ha (320 nových bytů) znamená převis nabídky ploch pro bydlení ve výši cca 92%. Při potřebě 300 bytů uvedené v zadání územního plánu činí převis nabídky ploch cca 105%. O výstavbu bydlení je v Čeladné velký zájem (viz kap. f)2.) díky dobré dopravní dostupnosti, poměrně dobrému vybavení zastavěných a zastavitelných ploch sítěmi technické infrastruktury a atraktivnímu přírodně rekreačnímu zázemí Beskyd. Počet dokončených bytů v poměru k počtu obyvatel je vysoce nad průměrem okolních obcí i regionu. Obec leží navíc v dostatečném odstupu od velkých hutních podniků Ostravska, ale zároveň má dobrou dopravní dostupnost k těmto zdrojům pracovních příležitostí. Suburbanizační tlak z širšího Ostravska se promítá do navrženého rozvoje obytného území v obci. Velkému zájmu o výstavbu odpovídá také velký počet navržených zastavitelných ploch a převis nabídky ploch pro bydlení, který je ale odůvodnitelný zařazením Čeladné do rozvojové oblasti nadmístního významu OB N1 Podbeskydí i aktivitami developerů/realitních firem ucházejících se o realizaci ucelených lokalit obytné, částečně i rekreační výstavby. Čeladná těsně navazuje na Ostravskou aglomeraci,

ve které se koncentruje většina sociálních i ekonomických aktivit v kraji, jak je uvedeno v Socioekonomickém atlasu Moravskoslezského kraje (Lubor Hruška a kol., 2012). V aglomeraci dochází ke slévání okrajových částí větších měst s okolními obcemi a vytváření nepřetržité zástavby. Rovněž existuje pravidelná dojíždka obyvatel aglomerace do jeho jádra za prací, školou a dalšími službami. Mezi městem a jeho okolím tedy dochází k intenzivním vazbám. V rámci Moravskoslezského kraje patří Čeladná mezi obce s nejvyšším procentuálním přírůstkem obyvatel mezi lety 2000 a 2010 a nejvyšším kladným saldem migrace v letech 2006 až 2010. Migrační procesy v posledních letech způsobují přesun obyvatel z velkých měst v kraji do menších obcí s lepšími sídelními podmínkami - čistějším životním prostředím, lepšími možnostmi rekreace - mezi které patří i Čeladná.

Je-li odkazováno na kapitolu f)2., tam je uvedeno, že charakter zástavby je v územním plánu podporován vymezením zastavitelných ploch ve vhodných lokalitách. Největší a nejintenzivnější rozvoj je navržen v návaznosti na centrum obce, v ostatních částech jsou navrženy rozptýlené zastavitelné plochy, u kterých je navíc stanovena menší přípustná hustota zástavby. Ani přes velký počet navržených ploch není navržený rozvoj natolik rozsáhlý, aby změnil současný vzhled obce a charakter zástavby a krajiny. Území obce je natolik členité a porostlé lesy, že velká část nové zástavby se v nich "ztratí". Podmínky využití ploch B, SB, OV, R a PK jsou stanoveny tak, aby v nich byly zachovány stávající funkce – především bydlení, občanské vybavení a veřejná prostranství i stávající průměrná výšková hladina. Stanovené procento zastavěnosti stavebních pozemků v zastavitelných plochách bydlení a smíšených obytných uvedené v kapitole f) části I. vychází z průměrné velikosti a zastavěnosti stávajících pozemků s RD v obci. Velikost pozemků se nejčastěji pohybuje okolo 1000 m² u nových RD, mezi 1000 m² až 2000 m² v centru obce, u historických zemědělských usedlostí a nových rezidencí v rozptýlené zástavbě ale činí cca 2500 m² až 5000 m² a často i mnohem více. Ojedinele se v obci vyskytují i pozemky menší nebo větší než jsou uvedené průměrné hodnoty. Pro potřeby bilancí počtu RD v územním plánu uvedených v kapitole f)2. byla proto na základě výše uvedených výměr stanovena průměrná velikost parcely pro 1 RD na cca 1500 m² na 1 RD v plochách označených B a na cca 3000 m² na 1 RD v plochách označených SB. V rámci bilancí se počítá i s tím, že část obytných ploch bude využita pro veřejná prostranství, zeleň nebo občanské vybavení. Zastavěnost stávajících pozemků s rodinnými domy se v obci pohybuje v rozmezí 3 až 30 %. U pozemků s RD povolených v obci mezi lety 2008 až 2012 se zastavěnost pohybuje v rozmezí 5 až 25 %. Do procenta zastavěnosti stavebních pozemků se započítávají všechny zastavěné plochy všech staveb na pozemku - dle definice §2, odst. 7) stavebního zákona. Intenzita využití navržených zastavitelných ploch bydlení a smíšených obytných je stanovena samostatně pro každou zastavitelnou plochu. Vychází ze zastavěnosti stávajících pozemků s rodinnými domy v obci a ze Stanovené průměrné velikosti parcely pro 1 RD. Dále jsou do procenta zastavěnosti promítnuty vlivy konkrétních místních podmínek, které umožňují v některých případech umístění rodinného domu na menším (nejčastěji proluce) nebo naopak větším pozemku, než by odpovídalo Stanovené intenzitě. Těmito vlivy jsou především omezení dána limity využití území, ochrannými pásmy, sklonem terénu, zamokřením pozemků apod. U ploch bydlení je na základě popsaného postupu procento zastavěnosti stanoveno v rozmezí 12 až 29% a u ploch smíšených obytných, ve kterých se vyskytuje větší počet místních vlivů, v rozmezí 3 až 27%.

Navržené procento zastavěnosti je dostatečně vysoké, aby umožnilo volnost stavebníkům při rozhodování o zástavbě svých pozemků, ale zároveň zajistí, že nebude docházet k příliš intenzivnímu, hustému zastavování obytných ploch. Důvody pro stanovení procenta zastavitelnosti jsou - zachování stávajícího urbanistického charakteru obce, předcházení dopravním a urbanistickým závadám a splnění požadavků vyplývajících z rozhodnutí Zastupitelstva obce, které právě zastupitelstvo obce uplatňuje ve své samostatné působnosti ve vztahu k rozvoji obce Čeladná. Výjimku mezi plochami bydlení tvoří Největší zastavitelné plochy Z28 a Z35. Stanovené procento zastavěnosti stavebních pozemků v těchto plochách - max. 12% - vychází z již provedeného dělení pozemků, které je zapsáno v katastru nemovitosti a zakresleno v katastrální mapě. Průměrná výměra pozemku pro 1 RD proto není 1500 m², tak jako v ostatních plochách bydlení, ale cca 2500 m². V plochách Z23, Z125 a Z142 vychází procento zastavěnosti stavebních pozemků z vydaných správních rozhodnutí na stavby v těchto plochách. Procento zastavěnosti stavebních pozemků je stanoveno v souladu s prioritami územního plánování uvedenými ve stavebním zákonu a v Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje proto, aby byly vytvořeny Podmínky pro zkvalitnění obytné funkce sídla - pro kvalitní bydlení a zachování urbanistických hodnot daného území.

Uplatněné námitky navrhovatelů pak odpůrce vypořádal tak, že uvedl: *úkolem zpracovatele je stanovit koncepci rozvoje obce, tento ji zpracoval, posoudil a navrhl způsobem, o kterém je odborně přesvědčen, že nezpůsobí v území problémy. Dopad samotného vymezení ploch není možné detailně předjímat. Pozemky mohou být rozparcelovány větší než 1000 m² a tím se stav podstatně změní. Územní plán tedy vymezí plochy a jejich konečný stav využití nemůže předjímat. Právě proto, aby provoz na komunikaci VD5 byl plynulý, je navržena její rekonstrukce, což sebou ponese jistě zlepšení stavu dopravy v lokalitě. V některých případech je nutné omezení práv jednotlivce ve prospěch většiny.*

V územním plánu jsou plochy Z 1 – Z 10 vesměs regulovány jako plochy SB. Celkově je k zástavbě určeno 53,61 ha ploch B a 101,6 ha ploch SB.

D.d. Posouzení věci krajským soudem

Předně musí krajský soud korigovat názor navrhovatelů o plánovaném zvýšení počtu obyvatel Čeladné, kdy navrhovatelé vycházejí mylně z údaje 1000 m² na parcelu. Územní plán totiž počítá s údajem 1500 m² na parcelu v plochách B a 3000 m² v plochách SB. To při zprůměrování neznámá 1486 parcel (z čehož vycházejí navrhovatelé), ale cca. 360 parcel v plochách B a cca. 340 parcel v plochách SB, tj. cca. 700 parcel (což je již oproti výpočtům navrhovatelů údaj poloviční).

Dále musí soud odmítnout argumentaci odpůrce co do nedostatku aktivní věcné legitimace navrhovatelů. Soud souhlasí s navrhovateli, že jejich aktivní legitimace je dána přílehlostí jejich pozemků ke komunikaci VD5 představující stěžejní spojnici ploch Z 1 – Z 10 s okolím, zejm. s centrem obce.

Nejvyšší správní soud (byť v podmínkách přezkumu územního rozhodnutí) přitom již v rozsudku ze dne 30.4.2008 č.j. 1 As 16/2008-48, Sb. NSS č. 1641/2008, dovodil, že správní orgán musí posoudit v konkrétním případě dané okolnosti spočívající v povaze stavby a jejích dopadech na okolí a přistupovat k určení okruhu účastníků řízení individuálně. Pouze extenzivní výklad ustanovení stavebního zákona o úcastenství lze považovat za souladný s ústavním pořádkem (viz nález ÚS ze dne 7.4.2005 sp. zn. III. ÚS 609/04, obdobně též rozsudek NSS ze dne 5.11.2007 č.j. 8 As 27/2006-70). Sousedem může být v řízeních podle stavebního zákona kdokoli, i velmi vzdálený soused jako vlastník velmi vzdáleného pozemku nebo stavby. Přímým dotčením sousedních nemovitostí bude i jejich dotčení zvýšenou intenzitou dopravy v místě stavby vzhledem k jejímu účelu (např. velkosklad, který bude zásobován denně přijíždějícími a odjíždějícími kamióny pohybujícími se tak v bezprostřední blízkosti okolních staveb a pozemků apod.).

Tyto závěry Nejvyššího správního soudu zdejší soud sdílí a plně je uplatňuje i ve vlastní rozhodovací činnosti. Ani nyní neshledal důvody se od nich odchýlit. Uzavírá v tomto směru, že představuje-li komunikace přilehlá k nemovitostem navrhovatelů stěžejní spojnici ploch Z 1 – Z 10 (1,476 ha, tj. cca. 50 stavebních parcel) s okolím, zejm. s centrem obce, je při argumentaci zvýšením dopravy na této komunikaci jejich aktivní věcná legitimace (přímé dotčení na vlastnických právech) dána.

Námítka navrhovatelů akcentující výslovně obavy z nárůstu dopravy byla odpůrcem skutku lakonicky vyřízena větou „*je odborně přesvědčen, že nezpůsobí v území problémy*“, jakkoli na ni ještě navazují věty o zajištění plynulosti provozu na přilehlé komunikaci realizací záměru VD5 a o tom, že jednotlivec někdy musí ustoupit celku. Toto vypořádání považuje krajský soud (a to i s přihlédnutím k závěrům nálezu Ústavního soudu ze dne 7.5.2013 sp. zn. III. ÚS 1669/11) za zcela vágní, nikterak na námitku nereagující. Bylo na odpůrci, aby navrhovatelům vysvětlil, jaké alternativní přístupy vozidel k plochám Z 1 – Z 10 navrhuje, aby komunikaci přilehlé k nemovitostem navrhovatelů ulehčil, a proč proto zátěž přístupem osobních automobilů k cca. 50 stavebním pozemkům nepovažuje za natolik zásadní, aby musela ustoupit zájmům navrhovatelů.

Soud přisvědčuje i námitce navrhovatelů, o tom, že potřeba nových zastavitelných ploch nebyla jasně prokázána [a to i přes citované rozsáhlé hodnocení v kapitolách g) a f)2., které však svou obecností a vágností k jednoznačnému závěru nevede]. Krajský soud v obecné rovině sice přisvědčuje odpůrci, že by k tomuto průkazu mohlo dojít v rámci kapitoly g), příp. v ní odkazované kapitole f)2., tak se ovšem v napadeném územním plánu nestalo.

Argumentuje-li přitom odpůrce skutečností, že ust. § 55 odst. 4 stavebního zákona se vztahuje jen na změny územního plánu, nezbývá než připomenout ustálenou judikaturu správních soudů (se kterou se ztotožňuje i podepsaný soud) která dovodila, že uvedená skutečnost nevylučuje potřebu vymezení nových zastavitelných ploch v (novém) územním plánu. Na proces pořizování nového územního plánu se totiž nepochybně vztahuje § 18 odst. 4 stavebního zákona, dle něhož je cílem územního plánování určit podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území

a míru využití zastavěného území. Úkolem pořizovatele územního plánu je dle § 53 odst. 4 přezkoumat soulad návrhu územního plánu právě s cíly územního plánování, zejména s ohledem na ochranu nezastavěného území. Součástí odůvodnění územního plánu pak dle § 53 odst. 5 stavebního zákona musí být výsledek přezkoumání návrhu územního plánu pořizovatelem dle § 53 odst. 4 stavebního zákona a vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch. Při pořizování nového územního plánu je třeba odůvodnit, proč konkrétní lokalita byla nově určena k zastavění tehdy, směřuje-li k této otázce řádně uplatněná námitka oprávněné osoby. K tomu je ještě vhodné připojit poznámku, že byť přijímání nového územního plánu zpravidla vede ke změně uspořádání území, musí pořizovatel územního plánu respektovat, že územní plánování je činností kontinuální. Nejde samozřejmě o to, aby nově přijímaná územněplánovací dokumentace kopírovala dokumentaci předchozí. Naopak, vždy je třeba mít na paměti požadavek aktuálnosti územního plánování, tedy nutnost prověřit, zda realizace dříve předpokládaných záměrů v území je stále aktuální, a navrhnout řešení, která by se vypořádala se současnými potřebami obce. Má-li však dojít k tomu, že jsou vymezovány funkční plochy v území nově (odlišně od předchozí územně plánovací dokumentace), je třeba takový postup řádně, racionálně a transparentně zdůvodnit, aby byly rozptýleny pochybnosti o libovůli a arbitrarnosti při rozhodování o přijetí nového územního plánu. Na odůvodnění těchto otázek je třeba klást zvýšené požadavky, neboť vymezení zastavitelných ploch je jedním z nejzávažnějších zásahů v územním plánu, tím spíše, dochází-li přitom ke kolizi se zájmem na ochraně životního prostředí (typicky vymezení zastavitelné plochy v dosud nezastavěném území na okraji obce na přechodu do volné krajiny). Zájem na rozvoji obce samozřejmě může s ohledem na konkrétní okolnosti případu převážet nad zájmem na ochraně životního prostředí, nezbytným předpokladem ovšem je, že potřeba rozvoje bude prokázána detailní a ucelenou analýzou stávajícího stavu (zejména možnosti využití stávajících ploch) a prognózy budoucího vývoje založené na realistických očekáváních (srov. zejm. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6.6.2013 č.j. 1 AOs 1/2013-85, Sb. NSS č. 2903/2013).

Z uvedeného je zcela evidentní, že povinnosti prokázat potřebu nových zastavitelných ploch se nelze zprostit jen z čistě formálních důvodů (vymezení ploch v novém územním plánu, nikoli ve změně územního plánu).

D.e.

Závěr

S ohledem na shora učiněné úvahy a závěry soud napadený územní plán v části vymezení zastavitelných ploch Z 1 – Z 10 podle § 101d odst. 2 věty první s.ř.s. zrušil ke dni právní moci tohoto rozsudku.

E.

Rekapitulace

Krajský soud tedy napadený územní plán zrušil ve dvou napadených regulativech:

A) VD1 – vymezení trasy přeložky silnice, a

D) vymezení zastavitelných ploch Z 1 – Z 10,
zatímco ve zbylých dvou napadených regulativech:

B) VD 5 – vymezení plochy rozšíření komunikace z centra obce k železniční
zastávce a dále, a

C) VT1 – vymezení koridoru pro zdvojení vedení vysokého napětí,
žalobu jako nedůvodnou zamítl.

F. Náklady řízení

O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 142 odst. 2 zák. č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, užitého dle § 64 s.ř.s. Navrhovatelé byli úspěšní co do 2 napadených regulativů a neúspěšní také co do 2 napadených regulativů. Rozdíl jejich procesního úspěchu a neúspěchu je tak roven nule. Proto soud rozhodl, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku je **m o ž n o** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

V Ostravě dne 30. dubna 2015

Mgr. Jiří Gottwald
předseda senátu