



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Milana Taubera, soudkyně Pavly Klusáčkové a soudce Vadima Hlavatého ve věci

- žalobců:
- a) **R. G.**
bytem S.
zastoupený advokátem Mgr. Danielem Jankaničem
se sídlem Praha 2, Lazarská 11/6
 - b) **Ing. M. M.**
bytem P.
zastoupený advokátem Mgr. Danielem Jankaničem
se sídlem Praha 2, Lazarská 11/6
 - c) **Mgr. M. M.**
bytem P.
 - d) **JUDr. V. W.**
bytem P.
zastoupená advokátem Mgr. Danielem Jankaničem
se sídlem Praha 2, Lazarská 11/6
 - e) **V.M.**
bytem P.
zastoupená advokátem Mgr. Danielem Jankaničem
se sídlem Praha 2, Lazarská 11/6

proti
žalovanému: **Magistrát hlavního města Prahy**
se sídlem Praha 1, Mariánské náměstí 2/2

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

- za účasti:
- I. **Správa železnic, státní organizace**
se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7
zastoupená advokátem JUDr. Jindřichem Vítkem, Ph. D.
se sídlem Praha 2, Šafaříkova 201/17
 - II. **Lepší Chuchle z. s.**
se sídlem Praha 5 – Velká Chuchle, Hvězdářská 514/10
zastoupená advokátem JUDr. Emilem Flegelem
sen sídlem Praha 10, K chaloupkám 2

o žalobách proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 8. 2021, č. j. MHMP 1189353/2021, sp. zn. S-MHMP 618575/2020/STR,

takto:

- I. Žaloby se zamítají.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Základ sporu

1. Žalobci se jednotlivými a postupně podanými žalobami domáhali přezkoumání a zrušení II. výroku v záhlaví uvedeného rozhodnutí, kterým bylo zamítnuto jejich odvolání a odvolání dalších osob a potvrzeno rozhodnutí Úřadu městské části Praha 16 ze dne 8. 11. 2019, č. j. 011150/19/OVDŽP. Uvedeným rozhodnutím bylo k žádosti Správy železnic, státní organizace (dále jen „stavebník“) vydáno podle § 79 a § 92 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodnutí, územního opatření a stavebního řádu, rozhodnutí o umístění stavby pro záměr nazvaný „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd*“, Praha 5 – Velká Chuchle, a to na pozemcích uvedených v rozhodnutí a spadajících do katastrálního území Hlubočepy, Malá Chuchle a Velká Chuchle.
2. Usnesením ze dne 29. 7. 2022, č. j. 17 A 120/2021-125, soud jednotlivé žaloby spojil ke společnému projednání a rozhodnutí.

II. Obsah žalob

3. V prvním žalobním bodě žalobci uvedli, že podle přílohy č. 1 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, musí být součástí dokumentace nezbytné pro vydání územního rozhodnutí i stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury. Žalobci namítali, že tato podmínka nemohla být považována za splněnou, a to z důvodu chybějícího stanoviska Městské části Praha – Velká Chuchle (dále jen „městská část“) coby vlastníka (správce) komunikace Na Mrázovce a Nad Drahou k připojení záměru (nadjezdu) na dané komunikace. Tvrdili, že městská část nikdy neudělila souhlasné stanovisko ke stavbě nadjezdu přes železniční trať Praha Smíchov – Řevnice – Beroun. Naopak městská

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

část dlouhodobě nesouhlasí, když preferuje variantu podjezdu. K tomu žalobci odkázali na usnesení zastupitelstva ze dne 24. 2. 2014, č. 1/2014 a ze dne 25. 3. 2019, č. 2/2019. Žalobci nevěděli, na základě jakých podkladů prvostupňový orgán konstatoval, že městská část v průběhu roku 2017 vyslovila souhlas s variantou nadjezd, když správní spis neobsahuje žádný takový dokument. Žalovaný pak převzal argumentaci prvostupňového orgánu. Napadené rozhodnutí, stejně jako jemu předcházejí rozhodnutí tak žalobci považovali za nepřezkoumatelné.

4. Namítali, že starosta městské části, který dne 22. 11. 2017 a dne 19. 3. 2018 vydal souhlasné stanovisko, nebyl oprávněn v dané záležitosti jednat v rozporu s vůlí zastupitelstva. K tomu žalobci odkázali na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 7. 2009, sp. zn. 23 Cdo 3826/2007 a rozsudek ze dne 28. 1. 2015, sp. zn. 30 Cdo 3328/2014. Vzhledem k tomu, že usnesení zastupitelstva z roku 2014 nebylo revokováno, tak dle žalobců musí platit, že souhlasná stanoviska neměla žádnou oporu v usnesení zastupitelstva a nemůže tak k nim být přihlíženo. Na základě shora uvedeného měli žalobci za to, že náležitosti žádosti o vydání územního rozhodnutí nebyly splněny.
5. Namítali, že žalovaný se s námitkou žalobců nevypořádal, když pouze konstatoval, že se jedná o vnitřní záležitost městské části. Napadené rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné. V této souvislosti žalobci nesouhlasili ani s argumentem žalovaného, že námitka byla vznesena po uplynutí koncentrační lhůty. Žalobci a) a b) na nedostatek stanoviska městské části upozornil již 10. 4. 2019.
6. Žalobci c) a d) k uvedené námitce odkázali na Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice č. 08/2018, schválenou dne 4. 9. 2018, kde Rada hlavního města Prahy přednostně požadovala variantu podjezdu a variantu nadjezdu pouze v krajním případě. Namítali, že žalovaný v napadeném rozhodnutí nevysvětlil, proč se v daném případě jedná o situaci „krajního případu“.
7. Žalobci c) a d) rovněž namítali, že napadené rozhodnutí je v rozporu s § 20 odst. 1 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (dále jen „PSP“), neboť se souladu s uvedeným ustanovením věnuje jen povšechně, bez skutečného zhodnocení vazeb na charakter území.
8. Dle žalobců c) a d) neodpovídá záměr ani cílům a úkolům územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona a záměr není v souladu s kritérii uvedenými v § 90 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Konečně žalobci c) a d) tvrdili, že závěr Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012, č. j. 44429/ENV/12, je věcně zastaralý, neboť nezohledňuje změny, ke kterým v území došlo (rozsáhlá zástavba, nárůst dopravy a s tím související zátěž).
9. Ve druhém žalobním bodě žalobci namítali, že vzhledem k povaze záměru měl stavebník splnit své povinnosti dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), tj. příslušnému orgánu předložit oznámení záměru stavby dle § 6 tohoto zákona. Žalobci upozornili na § 4 odst. 1 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb. a skutečnost, že část záměru má zasahovat do zvlášť chráněného území Chuchelské háje. Žalovaný nerozporuje, že daný záměr měl spadat pod § 4 odst. 1 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., avšak vzhledem k délce komunikace záměr nepřesahuje zákonný limit 500 m, když má délku 425 m. Žalobci nesouhlasili, že délka záměru nepřesahuje 500 m a tvrdili, že v součtu tuto délku přesahuje, přičemž reálná i

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

odhadovaná dopravní denní intenzita několikanásobně přesahuje zákonem stanovený limit 1 000 vozidel/24 hodin. Tvrdili, že stavebník uvedl účelově danou hodnotu délky části záměru, aniž by vzal v úvahu délky dalších souvisejících komunikací, které bude nutno v souvislosti s realizací záměru upravovat. Žalovaný argumentaci stavebníka akceptoval, když konstatoval, že rozhodný limit pro podlimitní záměr se vztahuje pouze k té části stavby, která je novostavbou. S uvedeným závěrem žalobci nesouhlasili. Namítali, že argument žalovaného neodpovídá smyslu a účelu právní úpravy, neboť opomíjí nutnost provedení rozsáhlejších úprav u stávajících úseků pozemních komunikací, které budou muset být v souvislosti s novostavbou zkapacitněny a stavebně upraveny. Všechny tyto úseky budou tvořit s nadjezdem jeden funkční celek a je tak logické, že by být pro účely posouzení záměru z pohledu zákonných limitů dle zákona č. 100/2001 Sb. vnímány jako celek. Stavební úpravy stávající komunikace v ulici Nad Drahou budou muset být provedeny ve vztahu k úseku komunikace delšímu než 75 m. V součtu tedy dojde k realizaci záměru, jehož délka překračuje limit 500 m. Rovněž žalobci tvrdili, že žalovaný se dopustil nepřipustného parcelování záměru (tzv. „salámovou metodou“), a to jen proto, aby se vyhnul posuzování záměru „nadjezdu“ z pohledu jeho vlivů na životní prostředí. K tomu žalobci poukázali na záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd“ a záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“.

10. Ve třetím žalobním bodě žalobce a) namítal, že provedení zamýšlených staveb povede ke zvýšení již tak dost vysoké hlučnosti z dopravy v dané lokalitě, když krom hlukových emisí vytvářených železniční dopravou přibude i zvýšená hlučnost ze silniční dopravy. V obou případech lze v důsledku provedení zamýšlených změn důvodně očekávat značné zvýšení intenzity dopravy, což povede k překračování hygienických limitů pro hluk i prašnost ve vztahu k pozemkům žalobce a) v zasažené lokalitě, výraznému snížení komfortu bydlení a výraznému zhoršení životního prostředí, což bude mít nepochybně za následek zásah do práva nerušeného užívání předmětu vlastnictví žalobce. Rovněž tvrdil, že žalovaný se v napadeném rozhodnutí s uvedenou námitkou žalobce a) dostatečně nevypořádal.
11. Žalobci c) až e) nad rámec uvedeného dále namítali, že se žalovaný nevypořádal s námitkou, že zdroj hluku je v dané lokalitě víc – provoz vozidel v ulici Mezichuchelská a na komunikaci Strakonická a železniční trať. Navíc plánovaná stavba tří protihlukových stěn nebude nijak chránit před hlukem z projíždějících aut přes nadjezd, který nebude vybaven protihlukovými zábranami a jehož sklon bude 6,96%. Výška nadjezdu bude v nejvyšším bodě 11,12 m, což logicky přinese větší hlukovou zátěž z projíždějících vlaků a vozidel.
12. Dále žalobci c) až e) nesouhlasili s tvrzením žalovaného, že nedojde ke zvýšení dopravy ve Velké Chuchli, neboť při výstavbě komunikace Mezichuchelská bylo argumentováno, že se bude jednat jen o místní obslužnou komunikaci sloužící potřebám občanů Malé a Velké Chuchle. V současné době se jedná o tranzitní komunikaci pro vozidla jedoucí z/do Radotína, Černošic a dále do Středočeského kraje. Na základě obdobné zkušenosti lze očekávat, že v případě kolon ve směru od Plzně k Barrandovskému mostu – ulice K Barrandovu, budou řidiči vzhledem k nadjezdu volit objízdnu trasu přes Velkou Chuchli. Úvahu žalovaného považovali žalobci za spekulativní a ničím nepodloženou. V případě nadjezdu tak oproti podjezdu dojde k výraznému snížení pohody bydlení.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

13. Žalobkyně d) rovněž namítala, že bude zničen unikátní krajinný ráz v dané oblasti, včetně výhledu na barokní kostel sv. Jana Nepomuckého ležící v přírodním parku Radotínského a Chuchelského háje.

III. Vyjádření žalovaného k podané žalobě a související vyjádření

14. Ve vyjádření k podané žalobě žalovaný setrval na stanovisku uvedeném v napadeném rozhodnutí a navrhl, aby soud žalobu zamítl.
15. K prvnímu žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že městské části v daném řízení svědčilo postavení účastníka podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona a rovněž podle § 18 zákona o hlavním městě Praze. Zároveň městská část vystupovala v řízení jako vlastník dopravní infrastruktury. V souhlasném stanovisku ze dne 22. 11. 2017 je uvedeno, že městská část nemá k předložené dokumentaci žádné připomínky a ve stanovisku ze dne 19. 3. 2018 je k žádosti o vyjádření městské části jako vlastníka (správce) komunikace Na Mrázovce a Nad Drahou v Praze 5 - Velké Chuchli uveden výslovný souhlas k přiloženému návrhu připojení. Oba dokumenty jsou na hlavičkovém papíře městské části, jsou podepsány starostou městské části a opatřeny razítkem městské části. Podle § 97 odst. 1 ve spojení s § 72 odst. 2 zákona o hlavním městě Praze starosta městské části zastupuje městskou část navenek. Správním orgánům nepřísluší posuzovat, zda starosta městské části postupoval v souladu či v rozporu s usnesením zastupitelstva, to je vnitřní záležitostí městské části. Podkladem územního řízení prokazatelně bylo souhlasné stanovisko vlastníka veřejné dopravní infrastruktury podle požadavků § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona a vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. Dle žalovaného žalobcům nepřísluší hájit práva městské části. Ze strany městské části jako vlastníka veřejné dopravní infrastruktury ke zpochybnění souhlasného stanoviska nedošlo.
16. Žalovanému nebylo zřejmé, kam argumentace žalobců ve výsledku cílí. Žalobci zcela pominuli názor žalovaného, podle kterého stanovisko vlastníka dopravní infrastruktury ve smyslu § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona poskytuje žadateli o vydání územního rozhodnutí a rovněž stavebnímu úřadu předběžnou informaci, zda je kapacitně vyhovující dopravní infrastruktura v dotčeném území k dispozici. Vlastní připojení na komunikaci je předmětem samostatného správního řízení, ke kterému je příslušný silniční správní úřad. Podkladem řízení bylo rozhodnutí Úřadu městské části Praha 16 ze dne 30. 4. 2018, č. j. 009059/18/OD, kterým bylo povoleno připojení pozemní komunikace „*mimoúrovňové křížení varianta nadjezd*“ na stávající komunikace a kterým bylo zrušeno oboustranné připojení komunikace Starochuchelská na stávající železniční přejezd. Z důvodu omezené platnosti tohoto rozhodnutí bylo v průběhu odvolacího řízení doplněno rozhodnutí o připojení ze dne 19. 11. 2020, č. j. 19495/2020/OD. Rozhodnutí o připojení je závazné rovněž pro vlastníky dotčené dopravní infrastruktury včetně městské části. S ohledem na závaznost rozhodnutí o připojení ze dne 19. 11. 2020 byly ve výsledku polemiky ohledně „platnosti“ stanoviska vlastníka dopravní infrastruktury k možnosti a způsobu napojení záměru na dotčené komunikace nadbytečné. K tomu žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 11. 2020, č. j. 7 As 52/2020-20.
17. K doplnění žalobců c) až e) žalovaný uvedl, že Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (dále jen „strategie“) je koncepční dokument shrnující představy hlavního města o rozvoji železnice na jeho území. Strategie by měla sloužit jako jeden z podkladů k aktualizaci územně plánovací dokumentace. Soulad záměru se strategickými rozvojovými plány není hlediskem posuzování v územním řízení. V územním řízení je

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

záměr posuzován podle hledisek uvedených v § 90 stavebního zákona. Podle § 90 písm. a) stavebního zákona (ve znění do 31. 12. 2017) je základním hlediskem posuzování soulad s územně plánovací dokumentací. V řízení byl soulad s § 90 písm. a) stavebního zákona prokázán. Skutečnost, že nová komunikace navržená částečně ve stopě komunikace Nad Drahou bude přecházet stávající železniční trať na mostní konstrukci ve výšce nad terénem, je zřejmá již ze zákresu ve výkresu územního plánu č. 25 Veřejně prospěšné stavby. Soulad s § 90 stavebního zákona nelze posuzovat ve variantním řešení – předmětem žádosti je nadjezd.

18. K námitce žalobců c) až e) spočívající v nesouladu s § 20 odst. 1 PSP žalovaný uvedl, že subjektivní a obecně formulovaný názor, že „*předložená dokumentace se otázkou souladu s tímto ustanovením věnuje jen povšechně...*“, měli žalobci uplatnit nejpozději v odvolání, což však neučinili. Stavební úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že „*K charakteru území bylo přihlédnuto. Nová komunikace maximálně využila pro své stoupání z centra MČ podél trati stávající stoupající konfiguraci terénu. Komunikace byla maximálně přimknuta k trati, aby se maximalizovala vzdálenost od obytných budov. Pro konstrukci nadjezdu byla zvolena konstrukce z předpjatého betonu, která umožňuje co nejsubtilnější návrh. Problematické bude vždy klesání komunikace na východní straně trati, které je však dané potřebnou výškou nadjezdu nad tratí a stávající stavební připraveností ulice Mezichuchelská na napojení komunikace z nadjezdu - Stávající podoba ulice Mezichuchelská již předpokládá řešení silničním nadjezdem.*“ Žalovaný v napadeném rozhodnutí doplnil, že z důvodu maximální snahy o subtilnost konstrukce tvoří nosnou konstrukci železobetonová předpjatá deska, v příčném směru je nosná konstrukce na krajích zkosená, takže bude opticky vytvářet dojem nižší konstrukce, hlavní nosná část je v příčném řezu mostu ve střední části nad podpěrou, v krajních, pohledově exponovaných částech je výška profilu stlačena na minimum, profil končí římsou. Možná nejnižší výška křížení železniční tratě je limitována bezpečnostními odstupy od trakčního vedení, poměřovat výšku nadjezdu výškou stávající okolní obytné zástavby nepřichází vzhledem ke zcela odlišnému charakteru staveb v úvahu. Pro záměr byly zpracovány vizualizace (dokumentace C.4 Výkresy architektonického řešení stavby), z nichž lze posoudit navržené řešení jako esteticky přijatelné a v souladu s § 20 odst. 1 PSP. Žalobci neuvádí, v čem je tento názor obou správních orgánů chybný, pouze ho rozporují.
19. K námitce žalobců c) až e) vztahující se k cílům a úkolům územního plánování žalovaný uvedl, že stavební úřad podrobně posoudil soulad s cíli a úkoly územního plánování podle § 90 písm. b) stavebního zákona na str. 23 - 26 územního rozhodnutí. Podle stavebního zákona ve znění účinném do 31. 12. 2017 přísluší posouzení souladu s územně plánovací dokumentací stavebnímu úřadu (str. 20 - 23 územního rozhodnutí). V řízení byl soulad s § 90 písm. a) stavebního zákona prokázán.
20. Ke druhému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že orgán posuzování vlivů na životní prostředí Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (MHMP OCP), v rámci odvolacího řízení posoudil své vyjádření ze dne 11. 12. 2017, č. j. MHMP 1932073/2017 (viz bod 7 souhrnného stanoviska). Sdělením ze dne 2. 11. 2020, č. j. MHMP 1604266/2020, MHMP OCP sdělil, že neshledal důvod k postupu podle § 156 odst. 1 ani odst. 2 správního řádu. Zároveň potvrdil, že záměr není předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. MHMP OCP rovněž vypořádal námitky žalobců, kterým nepřisvědčil. Žalobci opakují námitky k problematice zákona č. 100/2001 Sb. Žalovaný v napadeném rozhodnutí převzal odborný názor dotčeného orgánu k vypořádání námitek. MHMP OCP uvedl, že v napadeném vyjádření se danou otázkou zabýval dostatečně a

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

došel k odůvodněnému závěru, že se o podlimitní záměr, který by byl předmětem posuzování, nejedná. Podle žalobců nebylo bráno v úvahu, že zamýšlená délka nového úseku pozemní komunikace včetně v této souvislosti nezbytně upravovaných úseků stávajících pozemních komunikací „nepochybně“ přesáhne délku 500 m. Žádné konkrétní vymezení délky záměru však odvolání neobsahují, argumentuje se zde pouze neurčitým výrazem „nepochybně“. Problematikou výkladu dikce vybraných bodů přílohy č. 1 k zákonu, popř. některých ustanovení zákona, se zabývá metodický výklad Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) ze dne 1. 10. 2018, č. j. MZP/2018/710/3250. Z tohoto metodického výkladu vyplývá, že předmětem posuzování jsou jednak zákonem vymezené novostavby komunikací a dále jejich změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. V případě stávajících komunikací jsou tedy předmětem posuzování ty změny, kdy je komunikace rozšiřována a v důsledku toho dochází ke změně jejího dopravního významu či určení apod. V případě rekonstrukcí jsou předmětem posuzování takové úpravy, které ve svém důsledku mohou významně zatížit životní prostředí. Z předložené dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (SUDOP PRAHA a.s.; září 2017) nevyplývá, že by umístěním předmětné stavby mělo dojít k takovým úpravám stávajících komunikací, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. MHMP OCP proto rozhodný limit pro podlimitní záměry 500 m vztahuje pouze k té části stavby, která je novostavbou. V daném případě má být realizována nová komunikace o délce 425 m, limitní hodnota tudíž není dosažena.

21. K námitce „parcelace záměru“ MHMP OCP uvedl, že záměr „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)*“ byl předmětem zjišťovacího řízení vedeného MŽP a jeho průběh je zaznamenán v Informačním systému EIA pod kódem záměru MZP383. Dále uvedl, že z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. se v případě záměrů „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd*“ a „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)*“ jedná o samostatné záměry, a to z následujících důvodů: Obě stavby v části svého názvu sice užívají shodné označení, svým charakterem jsou však zcela odlišné. Druhý z uvedených záměrů, který byl předmětem zjišťovacího řízení u MŽP, spočívá v rekonstrukci stávající železniční trati. Naproti tomu napadeným územním rozhodnutím je umísťován první z uvedených záměrů, kterým je novostavba pozemní komunikace. Příloha č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. takové záměry zařazuje rozdílně. Již v oznámení, které bylo podkladem pro zjišťovací řízení u MŽP (SUDOP PRAHA a.s.; 03/2012), je umísťovaný nadjezd zmiňován jako samostatný záměr. Stavba komunikačního propojení přes ČD ve Velké Chuchli je v platném Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy vedena jako samostatná veřejně prospěšná stavba 37/DK/54. Obě stavby sice vyžadují vzájemnou koordinaci, ale jejich realizace není vzájemně podmíněná.
22. K třetímu žalobnímu bodu žalovaný sdělil, že žalobci pouze opakují svou odvolací námitku, která se pohybovala spíše v rovině obecných konstatování. Žalovaný námitku vypořádal v napadeném rozhodnutí v rámci odvolání H. I. K námitkám ze strany žalobců na toto vypořádání odkázal a shrnul závěry. Z hlediska ochrany před hlukem bylo podkladem územního řízení závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy ze dne 30. 10. 2017. Ministerstvo pak v závazném stanovisku ze dne 8. 7. 2020, č. j. MZDR 24201/2020-4/OVZ, předmětné závazné stanovisko potvrdilo.
23. Ministerstvo zdravotnictví potvrdilo předpoklad, že po realizaci stavby nebude docházet k překročení hlukových limitů a že na některých místech předmětného území (např.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

v ulicích Starochuchelská, Dostihová) dojde naopak k poklesu akustické zátěže. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu (VPS) s kódem 37/DK/54, která je v příloze č. 2 vyhlášky č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, (včetně změny č. Z 2832/00), uvedena pod označením „*Velká Chuchle - komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli*“, lze vyvolaný nárůst akustické zátěže, při kterém však nedojde k překročení hlukových limitů, označit za přijatelný, tedy i za přiměřený poměrům.

24. Obecně uplatněnou námitku zvýšené prašnosti s následkem „*výrazného zhoršení životního prostředí*“ žalovaný posoudil jako námitku, která směřuje do posouzení z hlediska kvality ovzduší. Žalovaný při vypořádání námitky postupoval v součinnosti s orgánem ochrany prostředí, který ve sdělení MHMP OCP ze dne 3. 7. 2020, č. j. 1029824/2020 mj. uvedl, že zvýšení plynulosti provozu odstraněním kolize se železniční tratí, tedy i odstraněním kolon a značné četnosti rozjezdů vozidel, se v imisní situaci projeví naopak pozitivně. Dále se podrobně zabýval imisním zatížením předmětného území na základě aktuálních dat z map pětiletých klouzavých průměrů koncentrací hlavních znečišťujících látek pro ČR zveřejňovaných MŽP s tím, že imisní koncentrace hlavních znečišťujících látek v lokalitě se pohybují se znatelnou rezervou pod stanoveným imisním limitem, výjimku představují pouze imisní koncentrace benzo(a)pyrenu, které se v současnosti drží na hranici imisního limitu. Přitom platí, že doprava jako taková se na zatížení území benzo(a)pyrenem projevuje obecně spíše v menší míře. K imisním koncentracím benzo(a)pyrenu má být při povolování nových záměrů v území dle § 12 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší toliko přihlédnuto. S ohledem na výše uvedené, kdy vybudování posuzovaného nadjezdu nepřináší do oblasti nový zdroj cílové či tranzitní dopravy, jedná se o komunikaci místního významu, doprava obecně nepředstavuje dominantní zdroj znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a s přihlédnutím k východiskům zákona o ochraně ovzduší, lze uzavřít, že limitní hodnota imisních koncentrací benzo(a)pyrenu v lokalitě nevytváří překážku pro vybudování navržené úpravy pozemních komunikací. Stejně tak lze z pohledu zákona o ochraně ovzduší vyvrátit přesvědčení, že by po zprovoznění nadjezdu docházelo v lokalitě k překračování imisních limitů pro prachové částice, na které se benzo(a)pyren váže. Lokalita je celkově poměrně dobře odvětrávaná, vedení umístované komunikace nad úrovní terénu přispívá k rozptylu dopravou vyvolaných emisí do ovzduší bez rizika jejich hromadění při fasádách přilehlých obytných nemovitostí. V místech napojení nadjezdu na stávající komunikační síť jsou negativní vlivy provozu na komunikacích částečně tlumeny protihlukovými stěnami. Rovněž vzdálenost nově umístované komunikace od obytné zástavby nevyvolává předpoklad překračování hygienických limitů prašnosti uvnitř obytné zástavby.
25. Výstavba umístovaného nadjezdu nevytváří nový cílový zdroj dopravy ani nezvyšuje kapacitnost komunikační sítě v oblasti Velké Chuchle jako celku. V průběhu řízení nebylo zjištěno, že by požadovaná stavba dopravní infrastruktury jakkoliv v budoucnu zasáhla do stávajících poměrů v lokalitě nad rámec limitů stanovených právními předpisy, resp. v řízení bylo dostatečně prokázáno, že umístění veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury nezpůsobí v dotčeném území překračování těchto limitů s následkem zhoršení životního prostředí a snížení komfortu bydlení. Jsou-li splněny zákonné limity, tak bez konkrétní argumentace žalobců nelze jejich případné subjektivní nároky na pohodu bydlení dovozovat.

26. K námitkám vztahujícím se k narušení krajinného rázu žalovaný odkázal na závazné stanovisko MŽP ze dne 11. 11. 2020, č. j. MZP/2020/500/2214, sp. zn. ZN/MZP/2020/500/321.

27. Stavebník s podanými žalobami nesouhlasil a navrhl, aby soud žaloby zamítl.

V. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze

28. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)], a vycházel přitom ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).

29. Při ústním jednání konaném dne 12. 9. 2022 účastníci řízení setrvali na svých stanoviscích.

30. Zástupce žalobců zopakoval hlavní body podaných žalob.

31. Žalobce c) zdůraznil, že existuje varianta podjezd s tím, že jsou k dispozici všechny příslušné souhlasy. Dále poukázal na situaci v daném místě (existence rušné silnice Strakonická, železnice, povodňová oblast) a skutečnost, že se jedná o klidovou část. Upozornil na možnost využití dané komunikace jako objízdné trasy. Dle uvedeného žalobce se nejedná o projekt, který by byl připraven k realizaci.

32. Zástupkyně žalovaného zdůraznila, že varianta podjezd není předmětem řízení. Poukázala na veřejnou prospěšnost stavby a uzavřela, že se žalobci nikterak nevymezují proti napadenému rozhodnutí.

33. Zástupce stavebníka se ztotožnil s obsahem napadeného rozhodnutí. Uvedl, že cílem žalob není polemika s vydaným rozhodnutím, ale snaha o změnu varianty nadjezd na podjezd. Varianta podjezd není proveditelná, neboť není v souladu s územním plánem. Rovněž upozornil na skutečnost, že součástí umísťovaného záměru je podchod pro pěší. K námitce vad souhlasu městské části měl stavebník za to, že judikatura uváděná žalobci není přílehavá, neboť se nevztahuje na procesní úkony ve správních a soudních řízeních (viz rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2158/2009 nebo sp. zn. 22 Cdo 83/2015). V těchto případech zastupuje starosta obec navenek a jeho jednání nevyžaduje souhlas jakéhokoli orgánu. Zastupitelstvo městské části vyslovilo souhlas s umísťovaným záměrem usnesením č. 1/2-3, které bylo přijato dne 17. 3. 2021, tj. před vydáním napadeného rozhodnutí. Dále zástupce stavebníka zopakoval argumenty žalovaného uvedené v napadeném rozhodnutí. V případě námitky překročení hlukových limitů zástupce stavebníka zdůraznil, že se změní způsob křížení a že bude provoz přeložen do vedlejších ulic, nedojde tedy k navýšení dopravy. Uzavřel, že v daném případě je nutno zohlednit smysl a účele stavby a že se jedná o jediné řešení přípustné podle územního plánu.

34. Zástupce spolku Lepší Chuchle, z.s., zdůraznil současnou podporu městské části umísťovanému záměru s tím, že z tohoto důvodu vzala městská část své odvolání zpět. Smysl žalob je dosáhnout jiného technického řešení, které však není reálné (chybí financování, zátopová oblast). Žalobci neuvádějí, jaké ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. bylo porušeno. K námitce zvýšené hlučnosti případně jiných emisí zástupce spolku poukázal na obecnost námitky.

35. Soud k návrhu žalobců provedl důkaz odpovědí stavebníka, kterou v souladu se zákonem č. 106/1999 Sb. uveřejnil stavebník na svých internetových stránkách. Dále soud provedl

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

důkaz e-mailem ředitele odboru územního rozvoje Ing. M. Č. ze dne 20. 2. 2020 adresovaným žalobci c), podle kterého jsou v souladu s územním plánem varianta podjezd i nadjezd. Rovněž bylo provedeno usnesení zastupitelstva městské části č. 1/2-3 ze dne 17. 3. 2021, podle kterého zastupitelstvo schválilo záměr mimoúrovňového křížení komunikace v ulici Starochuchelská a železniční trati ve Velké Chuchli formou nadjezdu a souhlasilo s umístěním a napojením stavby nadjezdu tak, jak je uvedeno v rozhodnutí správního orgánu I. stupně.

36. Soud při posouzení věci vyšel z následující právní úpravy:

- Podle § 90 stavebního zákona v rozhodném znění v územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu
 - a) s vydanou územně plánovací dokumentací,
 - b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území,
 - c) s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území,
 - d) s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu,
 - e) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů⁴⁾, popřípadě s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení.
- Podle § 20 odst. 1 PSP při umísťování staveb musí být přihlédnuto k charakteru území, zejména ke vztahu zástavby k veřejným prostranstvím, půdorysným rozměrům okolních staveb a jejich výšce.

37. Soud o podané žalobě uvážil následovně:

38. K prvnímu žalobnímu bodu soud předně uvádí, že neshledal napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné v části, ve které se žalovaný vypořádával s námitkou chybějícího stanoviska městské části s připojením umísťovaného záměru na stávající komunikaci. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že se žalovaný uvedenou námitkou relativně obsírně zabýval, přičemž žalobcům sdělil, na základě jakých skutečností a důvodů považuje námitku žalobců za lichou (viz strana 7 a 8 napadeného rozhodnutí). Na uvedeném závěru pak nic nemůže změnit, že tak učinil v rámci vypořádání námítky jiného odvolatele, konkrétně H. I. Nesouhlas žalobců se způsobem vypořádání této námítky nemůže založit nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí.

39. K vlastnímu tvrzení žalobců, podle kterého není součástí žádosti stavebníka souhlas městské části s připojením záměru, soud uvádí, že vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb je vyžadováno stanovisko vlastníka dopravní infrastruktury, nikoliv souhlas. Skutečnost, že se jedná toliko o stanovisko, nikoliv souhlas vyplývá rovněž z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 11. 2020, č. j. 7 As 52/2020-20. V daném případě pak šlo o stanovisko městské části jako územního samosprávného celku. Pro správní řízení včetně řízení podle stavebního zákona platí správní řád. Podle § 30 odst. 3 správního řádu za územní samosprávný celek činí úkony ten, kdo je podle zvláštního zákona oprávněn zastupovat územní samosprávný celek navenek. Podle § 97 odst. 1 ve spojení s § 72 odst. 2 zákona o hl. m. Praze zastupuje městskou část navenek starosta městské části. Správním orgánům v rámci řízení, do kterého se vyjadřuje územní

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

samosprávný celek, přísluší přezkoumání pouze toho, zda je stanovisko podepsáno oprávněnou osobou, nikoliv jakými vnitřními procesy územního samosprávného celku bylo obsahu daného stanoviska dosaženo. S ohledem na uvedené a skutečnost, že správní spis předložený žalovaným obsahuje stanovisko městské části ze dne 22. 11. 2017, č. j. 17/008295/204, které je podepsáno starostou dané části, neshledal soud námitku žalobce oprávněnou.

40. Bez ohledu na výše uvedené soud ve shodě s žalovaným poukazuje na skutečnost, že součástí správního spisu předloženého žalovaným je rozhodnutí Úřadu městské části Praha 16 ze dne 19. 11. 2020, č. j. 19495/2020/OD, kterým bylo I. výrokem povoleno připojení pozemní komunikace mimoúrovňové křížení varianta nadjezd, budované v rámci stavby „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo – Černošice (mimo))*“, za podmínek uvedených v tomto rozhodnutí a II. výrokem bylo zrušeno oboustranné připojení komunikace Starochuchelská na železniční přejezd, tzn. křížení dráhy s komunikací Starochuchelská v úrovni kolejí, a nahrazuje ho podchodem pro pěší. S ohledem na skutečnost, že městská část a rovněž i žalovaný a správní orgán byl uvedeným rozhodnutím vázán, postrádá polemika žalobců ohledně absence souhlasu městské části s připojením smysl. Pro úplnost soud uvádí, že rozhodnutí o připojení nebyly správní orgány, stejně jako soud v projednávaném případě, oprávněni přezkoumávat, neboť se jedná o samostatně soudně přezkoumatelné rozhodnutí.
41. Odkaz žalobců c) a d) na strategii neshledal soud relevantním. Je tomu tak proto, že povinností správních orgánů v projednávaném případě bylo posoudit záměr stavebníka z hledisek daných v § 90 stavebního zákona. Stavebník předložil správním orgánům záměr ve variantě nadjezd a tento záměr byl správními orgány v souladu s § 90 písm. a) stavebního zákona shledán souladným s územně plánovací dokumentací, když předmětný záměr je územním plánem označen za veřejně prospěšnou stavbu s kódem 37/DK/54 a názvem „*Velká Chuchle komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli*“. Za uvedeného stavu odkaz dotčených žalobců na strategii, která je toliko podkladem k tvorbě územního plánu, je nutno považovat za irelevantní.
42. K dalším žalobním námitkám žalobců c) a d), konkrétně k námitce nesouladu s § 20 odst. 1 PSP, nesouladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona a nesouladu s § 90 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, soud uvádí, že na základě dispoziční zásady rozsah a kvalita soudního přezkumu se odvíjí od formulace žalobních bodů. Je to totiž právě žalobce, kdo se domáhá přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí. Soud pak podle § 75 odst. 2 s. ř. s. přezkoumává napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů. Je tak výlučně na žalobci, aby v podané žalobě konkrétně specifikoval skutkové a právní důvody, pro které se domáhá soudního přezkumu napadeného rozhodnutí. Neučiní-li tak, respektive uplatní-li žalobce námitku toliko v obecné rovině, soudu nezbude než žalobou napadené rozhodnutí přezkoumat taktéž toliko v obecné rovině. Soud totiž není oprávněn a rovněž ani povinen na žalobní body jakkoliv usuzovat nebo je dovozovat. K obdobnému závěru dospěl i rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, ve kterém konstatoval, že „*míra precizace žalobních bodů do značné míry určuje i to, jaké právní ochrany se žalobci u soudu dostane. Čím je žalobní bod - byť i vyhovující - obecnější, tím obecněji k němu může správní soud přistoupit a posuzovat jej. Není naprosto na místě, aby soud za žalobce spekulativně domýšlel další argumenty či vybíral z reality skutečnosti, které žalobu podporují. Takovým postupem by přestal být nestranným rozhodčím sporu, ale přebíral by funkci žalobcova advokáta*“ (zdůraznění provedl zdejší soud).

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

43. Žalobci výše uvedené námitky formulovaly zcela obecně, když například neuvedly, v čem konkrétně shledávají zjevný rozpor umisťovaného záměru s § 20 odst. 1 PSP, na základě jakých skutečností a důvodů shledali, že záměr neodpovídá cílům a úkolům územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona, nebo proč dospěli k závěru, že záměr není v souladu s § 90 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Za uvedeného stavu věci soud přezkoumal námitky žalobců c) a d) obecně tak, jak byly uvedenými žalobci uplatněny. Vytýkané nedostatky napadeného rozhodnutí soud neshledal. Soud pak připomíná, že z hlediska soudního přezkumu tvoří územní rozhodnutí prvního a druhého stupně jeden celek.
44. Pokud jde o soulad umisťovaného záměru s § 20 odst. 1 PSP, zabýval se jím v rozhodnutí správní orgán I. stupně (viz strana 34, vypořádání námitek městské části) a rovněž i žalovaný (viz strana 19, vypořádání námitek D. V.). Uvedené posouzení správních orgánů soud vzhledem k obecnosti vznesené námitky považuje za dostatečné. K charakteru území bylo správními orgány přihlédnuto (podrobněji viz níže).
45. Rovněž souladu s územně plánovací dokumentací podle § 90 písm. a) stavebního zákona s cíli a úkoly územního plánování podle § 90 písm. b) stavebního zákona se správní orgán I. stupně věnoval (viz strana 20 až 23, respektive 23 až 26 prvostupňového rozhodnutí). Vzhledem k tomu, že žalobci c) a d) ani v tomto případě neuvedli žádné konkrétní výtky vůči posouzení správních orgánů, soud neshledal žádný důvod, pro který by měl toto posouzení považovat za jakkoliv nesprávné nebo nezákonné.
46. Pro úplnost pak soud uvádí, že závěr zjišťovacího řízení MŽP ze dne 10. 7. 2012, č. j. 44429/ENV/12, se netýká předmětného záměru, ale záměru s označením „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)*“. Z uvedeného důvodu není tento závěr pro projednávanou věc relevantní.
47. Důvodný soud neshledal ani druhý žalobní bod, ve kterém žalobci namítali nutnost posouzení předmětného záměru z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA). K uvedené námitce soud uvádí, že žalobci a) a b) v podané žalobě toliko opakují námitky uplatněné v odvolání, a to aniž by jakýmkoliv způsobem zareagovali na argumenty žalovaného uvedené v napadeném rozhodnutí, respektive v přezkumném závazném stanovisku MHMP OCP ze dne 2. 11. 2020, č. j. MHMP 1604266/2020. Námitky žalobců tak již vypořádával žalovaný ve svém rozhodnutí. Za této situace pak žalobci, kteří vůči tomuto vypořádání neuplatňují konkrétní a usouvztažněné pochyby, argumentaci žalovaného potažmo MHMP OCP konkrétně nevyvrací, s jednotlivými úvahami přímo nepolemizují, ale jen znovu opakují to, na co už bylo reagováno, neotvírají soudu možnost, aby působil jako arbitr mezi konkurujícími argumenty. Role soudu proto zůstává v tom, aby přezkoumal, zda úvahy správních orgánů jsou racionální a logicky soudržné, přičemž v tomto ohledu v rozhodnutí žalovaného, respektive v závazném stanovisku MHMP OCP soud žádné deficiency, které by měly vliv na zákonnost rozhodnutí, neshledal. Soud proto u jednotlivých námitek vycházel z podstaty vypořádání námitek ze strany žalovaného s tím, že v podrobnostech odkazuje na napadené rozhodnutí a jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí.
48. Žalobci toliko obecně nesouhlasí se závěrem, že délka záměru nepřesahuje 500 m a tvrdí, že v součtu nepochybně přesáhne 500 m. Žalobci však neuvádějí žádné konkrétní skutečnosti, které by vedly ke zpochybnění závěru žalovaného, respektive k prodloužení celkové délky záměru o více než 75 m. Tvrzení žalobců jsou tak toliko paušální a ničím nepodložená,

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

přestože na tuto obecnost již poukázal žalovaný v napadeném rozhodnutí, a to včetně skutečnosti, že nová komunikace je vedena ve stopě komunikace Nad Drahou. Žalovaný pak v napadeném rozhodnutí žalobcům sdělil konkrétní skutečnosti, proč přihlédl pouze k té části stavby, která je novostavbou. Bylo tomu tak s ohledem na znění metodického výkladu MŽP, konkrétně skutečnost, že z předložené dokumentace k územnímu rozhodnutí nevyplývá, že by umístěním předmětné stavby mělo dojít k takovým úpravám stávajících komunikací, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Za uvedené situace (obecnost opakující se námitky žalobců a konkrétní vypořádání této námitky ze strany žalovaného) soud nemá důvod odchytil se od závěru žalovaného uvedeného v napadeném rozhodnutí, když žalobci tvrzení žalovaného nikterak nerozporují a tvrzení žalovaného mají oporu v předloženém spisovém materiálu (viz příloha s označením Situace, (TÚ521B) Praha Smíchov – Beroun, km 5,9 – km 6,6, datum 9/2017, část C.3, číslo přílohy 4).

49. Obdobný závěr je soud nucen učinit i v případě námitky, že předmětný záměr měl být posuzován jako součást záměru „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)*“. I v tomto případě žalovaný žalobcům sdělil, na základě jakých skutečností a důvodů má za to, že se jedná o samostatné záměry. Bylo tomu tak zejména proto, že (1.) svým charakterem se jedná o stavby odlišné, kdy v prvním případě se jedná o novostavbu pozemní komunikace a ve druhém případě o rekonstrukci stávající železniční tratě, přičemž příloha č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. takové záměry zařizuje rozdílně, (2.) již v oznámení, které bylo podkladem pro zjišťovací řízení u MŽP je umísťovaný nadjezd zmiňován jako samostatný záměr, (3.) stavba předmětného komunikačního propojení je vedena jako samostatná veřejně prospěšná stavba (kód 37/DK/54) a (4.) realizace obou staveb není vzájemně podmíněná. Za zásadní pro posouzení věci soud považuje zejména nepodmíněnost záměrů, tedy skutečnost, že oba záměry mohou být realizovány a mohou existovat samostatně jeden bez druhého. Žalobci v podané žalobě s uvedenými závěry žalovaného nikterak nepolemizují, když pouze opakují tvrzení z podaného odvolání. Ke zpochybnění závěru žalovaného nemůže vést ani žalobci a) a d) poukazovaná odpověď stavebníka dle zákona č. 106/1999 Sb., neboť případnou investiční souvislost nelze zaměňovat se souvislostí dle zákona č. 100/2001 Sb. S ohledem na uvedené tak soud ani v tomto případě nemá důvod odklonit se od závěrů žalovaného.
50. Pro úplnost soud k tvrzení žalobce c), že reálná odhadovaná dopravní intenzita několikanásobně přesahuje stanovený limit 1000 vozidel/24 hodin, uvádí, že toto tvrzení žalobce vznesl až v podané žalobě a svá tvrzení blíže nerozvedl a rovněž ani nedoložil žádnými podklady. Za uvedené situace se soud námitkou žalobce nemohl blíže zabývat a musel ji považovat za ryze spekulativní.
51. K třetímu žalobnímu bodu, konkrétně k námitce překročení hygienických limitů pro hluchost a prašnost soud uvádí, že i v tomto případě shledal napadené rozhodnutí přezkoumatelným. Žalovaný se uvedenými námitkami odpovídajícím způsobem zabýval a žalobcům sdělil, proč tyto námitky neshledal důvodnými (viz strana 10 až 12 napadeného rozhodnutí). Námitka žalobců je i v tomto případě založena na obecném tvrzení, které je zcela analogické tvrzením žalobců v podaném odvolání, a které není doloženo žádnými důkazy. Jedná se tedy opět o spekulativní tvrzení.
52. Naproti tomu je součástí správního spisu předloženého žalovaným závazné stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 8. 7. 2020, č. j. MZDR 24201/2020-4/OVZ, kterým bylo potvrzeno závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy ze dne 12. 10. 2017, č. j.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

HSHMP 53320/2017. Obě stanoviska se podrobně a konkrétně zabývají otázkou hygienických limitů. Podle uvedených stanovisek zprovozněním a následným provozem předmětné stavby nebude docházet k překročení hygienických limitů hluku. Na uvedeném závěru pak nic nemůže změnit skutečnost, že samotný nadjezd není vybaven protihlukovými stěnami. V této souvislosti soud s ohledem na opakovaný odkaz žalobců na variantu podjezdu uvádí, že varianta podjezd nebyla předmětem posouzení správních orgánů v projednávaném případě, když žadatel podal žádost o umístění záměru ve variantě nadjezd. Nebyl tak dán žádný důvod, aby se správní orgány zabývaly variantou podjezd. Žalovaný rovněž žalobcům výslovně sdělil, z jakého důvodu nelze v projednávaném případě přistoupit ke komplexnímu posouzení hluku, tj. z provozu nadjezdu a železniční tratě. Bylo tomu tak proto, že předmětem územního řízení je stavba nadjezdu a nikoliv optimalizace trati, přičemž oba liniové zdroje mají upraveny různé hygienické limity (viz nařízení vlády č. 272/2011 Sb.).

53. Žalovaný rovněž nepovažoval obavu z nárůstu intenzity dopravy za racionální, neboť umísťovaný záměr nevytváří nový cílový zdroj dopravy ani nezvyšuje kapacitnost komunikační sítě v oblasti Velká Chuchle. V této souvislosti soud k výtce žalobců c) a d) sděluje, že srovnání umísťovaného záměru s výstavbou ulice Mezichuchelská nepovažuje za příléhavé, neboť v projednávaném případě nevzniká zcela nová komunikace, ale dochází k úpravě stávající komunikace prostřednictvím nadjezdu.
54. V napadeném rozhodnutí je žalobcům také sděleno, na základě jakých skutečností a důvodů, dospěl žalovaný k závěru, že v daném případě nebudou překročeny limity prašnosti. V tomto případě žalovaný vyšel ze sdělení MHMP OCP ze dne 3. 7. 2020, č. j. 1029824/2020.
55. Protože žalobci konkrétní tvrzení žalovaného nikterak nerozporují, když s nimi toliko obecně nesouhlasí, respektive je označují za nesprávná a nedostatečná nedošlo ze strany žalobců k relevantnímu zpochybnění závěrů žalovaného. Soud tak neshledal námitky žalobců důvodnými.
56. K námitce zničení krajinného rázu a rovněž k námitce zničení výhledu na kostel sv. Jana Nepomuckého soud ve shodě s žalovaným odkazuje na závazné stanovisko MŽP ze dne 11. 11. 2020, č. j. MZP/2020/500/2214, kterým bylo potvrzeno závazné stanovisko MHMP OCP ze dne 11. 12. 2017, č. j. MHMP 1932073/2017. V uvedeném stanovisku MŽP uvedlo, na základě jakých skutečností a důvodů dospělo k závěru, že stávající estetické hodnoty umísťovaný záměr neovlivní. MŽP v daném případě zohlednilo, že se nejedná o ojedinělou stavbu, ani stavbu v nedotčeném území, ale o stavbu v kulturním prostředí a v rámci existující technické a další zástavby. Dále MŽP zohlednilo vlastní záměr, který není funkčně a ani rozsahem natolik výrazným prvkem v krajině, který by stávající estetické hodnoty negativně změnil. V této souvislosti MŽP rovněž zohlednilo umístění kostela sv. Jana Nepomuckého, když poukázalo na skutečnost, že záměr je umísťován na úpatí svažitého terénu a uvedený kostel je mnohem výše, tedy že záměr nezasáhne do horizontu svahů a nenaruší panorama. Na základě shora uvedeného MŽP uzavřelo, že se nejedná o takový zásah, který by krajinný ráz změnil nebo nepřijatelně snížil sledované hodnoty. Vůči uvedenému posouzení pak žalobci nevznikli žádné konkrétní námitky, když toliko obecně označili argumentaci za nepřijatelnou a souhrnně odkázali na výrazný zásah do kvality bydlení. Soud v uvedeném posouzení žalovaného, respektive MŽP neshledal žádné nesrovnalosti.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

VI. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

57. Soud tedy neshledal žaloby důvodnými, a proto je podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
58. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobci nebyli ve sporu úspěšní a žalovanému správnímu orgánu žádné náklady v řízení nevznikly.
59. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť jim soudem nebyla uložena žádná povinnost, v souvislosti s níž by jim náklady vznikly (§ 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 nejblíže 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.

Praha dne 12. září 2022

Mgr. Milan Tauber v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.