



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Naděždy Řehákové a soudkyň JUDr. Ivanky Havlíkové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové ve věci

žalobce: **Veleslavín - Vokovice k životu, spolek**
IČO 22768513
sídlem Ke dvoru 774/3, 160 00 Praha 6

proti
žalovanému: **Ministerstvo životního prostředí**
IČO 00164801
sídlem Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

za účasti
osoby zúčastněné na řízení: **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost**
IČO 00005886
sídlem Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 4. 2022, č. j. MZP/2022/500/468, sp. zn. ZN/MZP/2017/500/110

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá nárok na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění

I. Předmět řízení

1. Žalobce se žalobou podanou k Městskému soudu v Praze domáhal přezkoumání rozhodnutí žalovaného uvedeného v záhlaví tohoto rozsudku, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí (dále jen „MHMP“), ze dne 22. 6. 2021, č. j. MHMP 695100/2021 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), o tom, že záměr „*Prodloužení trasy A metra v Praze - provozní*

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ (dále jen „záměr“) nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon EIA“).

II. Napadené rozhodnutí

2. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí shrnul, že záměr je změnou záměru „*Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) - Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol*“, pro který bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 26. 11. 2008, zn. S-MHMP-460936/2007/OOP/VI/EIA/495-8/Nov (dále jen „stanovisko EIA“). Pro záměr bylo vedeno zjišťovací řízení, kdy MHMP vydal rozhodnutí ze dne 30. 5. 2017, č. j. MHMP 871530/2017, které žalovaný k odvolání žalobce potvrdil rozhodnutím ze dne 15. 11. 2016, č. j. 50146/ENV/16; 2188/500/16, které následně Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 26. 7. 2018, č. j. 5 A 105/2018-74, zrušil. MHMP posléze rozhodl znovu prvostupňovým rozhodnutím o tom, že záměr osoby zúčastněné na řízení nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona EIA, proti němuž žalobce podal opět odvolání.
3. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že neshledal prvostupňové rozhodnutí nezákonným. Odkázal na skutečnost, že věci se zabýval již Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 26. 7. 2016, č. j. 5 A 105/2018-74, kdy v hodnocení jednotlivých podkladů neshledal pochybení, až na neúplnost rozptylové studie, kterou nyní správní orgán v prvostupňovém rozhodnutí doplnil, a tak je prvostupňové rozhodnutí již s rozsudkem Městského soudu v Praze v souladu.
4. Žalovaný uvedl, že další doplnění oznámení záměru by bylo nadbytečné, jelikož ostatní části oznámení záměru plně vyhovují účelům zjišťovacího řízení.
5. Dle § 5 odst. 2 zákona EIA ve znění účinném do 31. 10. 2017 platilo, že při posuzování vlivů záměru na životní prostředí se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru. V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku. Novelizací zákona EIA však byla zmíněná věta odstraněna. Rozptylová studie tedy již nedokumentovala stav ke dni podání oznámení záměru.
6. Žalovaný uvedl, že účelem zjišťovacího řízení bylo ověření důsledků nesplnění podmínky 1) a) stanoviska EIA, tj. „*další přípravu záměru orientovat tak, aby uvedení provozního úseku V.A trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno*“ (podmínka 1) a) stanoviska EIA). Na základě toho, že záměr autobusového terminálu nakonec nebyl realizován, bylo provedeno zjišťovací řízení, které mělo za účel ověřit, zda realizace této změny může mít významný vliv na životní prostředí.
7. Dle žalovaného došlo ke zlepšení situace na ulici Evropská, vzhledem k tomu, že autobusy končí na zastávce Veleslavín. Stav životního prostředí se v rámci zjišťovacího řízení posuzoval k datu předložení oznámení záměru. Rozptylová studie byla aktualizována k datu, kdy byla předložena.
8. Kumulace záměru s dalšími záměry v území byla v oznámení záměru zohledněna stejně jako v doplněné rozptylové studii. Dle žalovaného se nejedná o fragmentaci záměru, neboť změna záměru reagovala na nastalou situaci. Správa železnic nezrealizovala dopravní stavby

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

na Dlouhé Míli, na což oznamovatel a investor záměru neměl vliv. Toto zjišťovací řízení tak bylo reakcí právě na změnu termínů výstavby na Dlouhé Míli. Žalovaný neshledal nedostatky v aktualizované rozptylové studii a akustické studii. Parkoviště P+R na Dlouhé Míli nebylo součástí záměru, a žalovanému proto nepříslušelo se k němu vyjadřovat.

9. Žalovaný uvedl, že dle Memoranda o spolupráci při přípravě stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-letišť Václava Havla (včetně)“, které dne 10. 2. 2021 podepsaly hlavní město Praha a Správa železnic, státní organizace, má být tento záměr realizován v letech 2024-2028. Správa železnic, státní organizace, bude investorem novostavby železniční trati, dopravního terminálu a plošného parkoviště P+R o kapacitě přibližně 950 míst, hlavní město Praha pak bude investorem tramvajové trati Dědinská - Terminál 3 a parkovacích nástaveb o kapacitě 1 050 míst.
10. Žalovaný shrnul, že prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno v souladu s právními předpisy. Na základě vyhodnocení podkladů bylo prokázáno, že během zjišťovacího řízení nebyly identifikovány vlivy posuzovaného záměru, které by v souvislosti s jeho realizací a provozem měly zásadně negativní dopad na veřejné zdraví a životní prostředí.
11. Žalovaný proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

III. Žaloba

12. Žalobce v *první* žalobní námitce namítl, že dle prvostupňového rozhodnutí hlavním motivem zjišťovacího řízení bylo řešení stavu, kdy nebyl realizován autobusový terminál Dlouhá Míle, a tak byla porušena podmínka 1) a) stanoviska EIA. Žalobce toto jednání označil za rezignaci žalovaného jako orgánu EIA na dozor nad plněním vlastních podmínek. Žalobce namítl, že trasa metra A je v provozu již několikátým rokem a stále není provedeno posouzení vlivů zrealizované stavby na životní prostředí, zejména doprovodné stavby nebyly dosud postaveny. Žalovaný napadeným rozhodnutím tento nelegální stav posvětil, přitom byl povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, kterým je bezpochyby ochrana před nadlimitním zatížením hlukem a imisemi, které změna záměru způsobí. Oznámení záměru nebylo zpracováno se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování, případných výsledků jiných environmentálních hodnocení podle zvláštních právních předpisů a s případným zohledněním kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 zákona EIA. Zákon rovněž nepřipouští vydání závěru zjišťovacího řízení *ex post*.
13. Žalobce v *druhé* žalobní námitce namítl, že napadené rozhodnutí nerespektuje rozsudek Městského soudu v Praze, č. j. 5 A 105/2018-74, došlo pouze k doplnění rozptylové studie, která měla splnit právní názor Městského soudu v Praze, avšak v oznámení záměru stále zůstal zavádějící odkaz na původní rozptylovou studii z roku 2015. Oznámení záměru tedy netvoří ucelený podklad podle zákona EIA. Poukázal na nedostatky rozptylové studie. Rozptylová studie navíc hodnotila ovzduší od roku 2015 do roku 2018, ačkoliv bylo nutno posuzovat stav životního prostředí ke dni vydání rozhodnutí a měly být použity aktuální podklady, včetně rozptylové studie. Výsledky měření koncentrací imisí byly uvedeny pouze na základě modelových výpočtů. Nejsou známy informace o skutečných hodnotách imisí. Žalobce zpochybnil výslednou tabulku udávající stejné hodnoty znečištění v roce 2014 a 2018 a poukázal na stav zatížený autobusovou dopravou. Žalobce namítl, že hluková studie nebyla aktualizována, i když došlo k podstatné změně dopravního zatížení a tím i hluku, a proto žádal hlukovou studii doplnit

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

14. Žalobce v *třetí* žalobní námitce namítl porušení ust. § 68 odst. 3 správního řádu. Žalovaný nevypořádal odvolací námitku, že chybí rozvedení kumulace s jinými již fungujícími záměry v území. Oznámení záměru nezjistilo aktuální hlukovou situaci ke dni vydání rozhodnutí.
15. Dotčené území je dle žalobce přetíženo a dopravní trasy kapacitně nestačí pro navýšení četnosti dopravy v pohybu. Dle žalobce nemůže být povolen záměr, u něhož od počátku není zajištěno, že nepřekročí závazné limity.
16. V rozptylové studii dle žalobce chybí tabulka s počtem busů MHD, které mají konečnou v terminálu u stanice metra. Bylo nezbytné uvažovat i s pojezdy busů, včetně čekání na kapacitně nedostatečné křižovatce Veleslavínská x Kladenská x Evropská. Rozjezdem vzniká větší množství imisí než při plynulé jízdě. Je nezbytné důsledky na kvalitu ovzduší i na hluk přepočítat.
17. Žalovaný nevypořádal odvolací námitku, že jsou nesprávné spekulace o pozitivním vlivu listnatých stromů na kvalitu ovzduší. Největší znečištění pro většinu imisí je mimo vegetační období, kdy je vliv listnatých stromů zanedbatelný. Období, kdy stromy nemají listí, je daleko delší než počet povolených překročení. Mimo vegetační období tedy s vysokou pravděpodobností dojde k překračování zákonného limitu imisí. Výpočet je dle žalobce nutné opravit.
18. Výsledky měření koncentrací imisí jsou uváděny pouze ze stanice na Suchdole, která je však umístěna mimo zatížení dopravou. Stanice Veleslavín původně umístěná v Egyptské ulici byla zrušena v roce 2014, takže v okolí nebyly naměřeny skutečné hodnoty, ale výsledky byly uvedeny pouze na základě modelových výpočtů. Městská část Praha 6 nyní nechává instalovat měřidla znečištění ovzduší a dle prvních neoficiálních informací výsledky výrazně překračují zákonem povolené limity. Stanice na letišti Ruzyně nedává informace o vlivu dopravy ve městě. Nejsou tedy známé informace o skutečných hodnotách imisí. Modelové výpočty jsou neověřitelné a tím i nedůvěryhodné. Žalovaný žádal provedení dlouhodobého monitoringu stavu ovzduší v okolí stanice Nádraží Veleslavín. Měření je nutné provést v období, kdy dochází ke zhoršení kvality ovzduší, a výsledky je nutné zpracovat do rozptylové studie.
19. Žalobce zpochybnil výslednou tabulku udávající stejné hodnoty znečištění v roce 2014 a 2018. V okolí terminálu jezdí více autobusů, než jich projíždělo před zprovozněním metra. Pojezdy po obratištích i vjížděním a vyjížděním vzniká více imisí než plynulou jízdou po Evropské, jak tomu bylo do roku 2014. Navíc byla v těsné blízkosti stanice metra Veleslavín postavena nová budova s 240 parkovacími stáními a stovky nových bytů. Při každém průjezdu vlaku jsou spuštěné závory a křižovatka u terminálu i část Evropské je ucpaná.
20. V mapovém zobrazení není v legendě uvedena barva pro vyšší než dosaženou hodnotu znečištění. Není tak jasné, zda barva např. pro nejvyšší koncentraci NO₂ „vyšší než 28“ znamená dosaženou hodnotu 29 nebo 290.
21. Žalobce namítl, že hluková studie nebyla aktualizována, i když došlo k podstatné změně dopravního zatížení a tím i hluku, a proto žádal hlukovou studii doplnit. Záměr je z hygienického hlediska vlivu na veřejné zdraví dle žalobce nepřipustný a bude představovat nepřiměřenou zátěž pro obyvatele. Žalovaný přitom ignoroval námitku žalobce, že povolené hladiny hluku jsou překračovány i dále od Evropské ulice, což dokládá i

souhrnná technická zpráva dokumentace pro územní rozhodnutí stavby Rezidence Vokovice 2 a akustická studie ze dne 27. 12. 2016. Fasády tohoto domu budou vzdáleny od Evropské 55 m a hladina hluku překračuje povolené limity. Domy v okolí jsou přitom od dominantního zdroje hluku – Evropské ulice – vzdáleny méně než uvedený záměr.

22. Žalovaný rovněž přešel bez povšimnutí námitku, že oznámení záměru neřeší vlivy na životní prostředí. Reálný přínos záměru je dle žalobce nulový. Oznámení záměru přezkoumatelně neřeší zdůvodnění potřeby změny záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.
23. Žalovaný také nevypořádal námitku, že nerealizace záměru a jím předpokládaných souvisejících částí původně posuzovaného záměru, tedy „*Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - 1. etapa*“ a dopravního uzlu zahrnující terminál příměstských i městských autobusových linek a kapacitní parkoviště systému P+R na Dlouhé Míli mělo podstatné negativní dopady na životní prostředí v dané oblasti. Nerealizovaný dopravní uzel na Dlouhé Míli, který měl být dokončen dříve nebo současně se stavbou metra, měl odsunout regionální a autobusové spoje z Vítězného náměstí až do tohoto prostoru. Nově vybudovaný terminál u stanice Nádraží Veveslavín je tak oproti původním předpokladům značně zatíženější. Spoje tedy nezajíždí pouze k terminálu Dlouhá Míle, ale až ke stanici Nádraží Veveslavín. Doprava z letiště není převedena na kolejovou, ale po Evropské ulici jezdí denně cca 500 busů do stanice Veveslavín. Ve svém důsledku jde o významný negativní dopad na životní prostředí nejen v oblasti stanice Veveslavín, ale i po celé délce tras autobusů po území Prahy 6. Oznámení záměru je proto ve vztahu k hlukové zátěži nevypovídající a neautentické, když nehodnotí nárůst hluku v oblasti Veveslavína. Žalobce požaduje stanovit závazná opatření k dodržení limitních ukazatelů pro hlukové zatížení na území oblasti Veveslavína, kam bude také vedena doprava vyvolaná změnou záměru.
24. Žalobce upozornil, že cíl vlastního posuzování vlivů vyplývá z § 5 zákona EIA, dle něhož cílem zjišťovacího řízení zjištění je zjištění, zda záměr nebo jeho změna *může* mít významný vliv na životní prostředí. Pro výsledek zjišťovacího řízení tak není podstatné zjištění, zda záměr nebo jeho změna „*bude*“ či „*nebude*“ mít významný vliv na životní prostředí, nýbrž zjištění, zda významný vliv mít „*může*“ či „*nemůže*“. Půjde o vliv určité intenzity. Protože v území záměru jsou překračovány limitní hodnoty hluku a znečištění ovzduší, nelze hodnověrně konstatovat, že změna záměru „*nemůže*“ mít významný vliv na životní prostředí.
25. V *čtvrté* žalobní námitce žalobce namítl, že napadené rozhodnutí porušilo § 7 odst. 6 zákona EIA. Zařazení změny záměru dle přílohy č. 1 zákona EIA v bodě 4. výroku napadeného rozhodnutí, které uvádí, že ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona EIA se jedná o změnu záměru uvedeného v bodě 9.3 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek), je vadné, protože posuzovaná změna řeší neexistenci autobusového terminálu a nerealizaci modernizace železniční trati a z toho plynoucí zásadní nárůst dopravy v okolí terminálu u stanice Veveslavín, kde přibýlo negativních vlivů z dopravy, protože zde nyní dochází k více než 1 000 pojezdům busů denně.
26. Žalobce tedy v žalobě navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

IV. Vyjádření žalovaného

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

27. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že trvá na správnosti i zákonnosti napadeného rozhodnutí. Žalobní námitky označil za shodné s odvolacími námitkami a odkázal tedy na odůvodnění napadeného rozhodnutí a prvostupňového rozhodnutí. K jednotlivým žalobním bodům dále uvedl následující.
28. K **prvnímu** žalobnímu bodu žalovaný konstatoval, že s ohledem na změnu okolností a nemožnost vynutit realizaci autobusového terminálu, parkoviště a rychlodráhy, jak byly uvedeny v podmínce 1) a) stanoviska EIA, nezbylo než vést nyní projednávané zjišťovací řízení. Zákon EIA sice výslovně nepředpokládá vedení zjišťovacího řízení až po realizaci záměru, avšak z judikatury vyplývá, že aby bylo zákonu EIA učiněno za dost, musí být takový proces proveden vždy, byť posuzování záměru *ex post* s sebou přináší řadu komplikací. Protože však stanovisko EIA bylo dle právní úpravy v době jeho vydání nezávazné, bylo možné jej překonat. Nejednalo se tak o rezignaci orgánu EIA na dozor nad dodržováním podmínek, ale o běžnou aplikaci historické právní úpravy (v současné podobě zákona EIA jsou stanoviska EIA již závazná).
29. K **druhému** žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že v průběhu opakovaného zjišťovacího řízení došlo k doplnění podkladů tak, jak Městský soud v Praze ve svém rozsudku požadoval. Doplnění textu samotného oznámení žalovaný považoval za nadbytečné. Jde-li o aktuálnost rozptylové studie, tato studie byla doplněna a v rámci tohoto zjišťovacího řízení byly její výpočtové modely použitelné a dostatečně aktuální. Co se týče zmínky v napadeném rozhodnutí ohledně novely § 5 odst. 2 zákona EIA (vypuštění věty „*Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru*“), žalovaný uvedl, že byla myšlena tak, že předmětná novela opravdu dopadá na „*posuzování vlivů na životní prostředí*“ v užším slova smyslu a především na situace, kdy od oznámení záměru k samotnému procesu EIA mohla uplynout značná doba. Pokud by však měly být při zjišťovacím řízení vedeném po realizaci záměru zohledněny všechny skutečnosti a vlivy, které nastaly až po realizaci záměru či se kterými v době, oznámení záměru nebylo možné počítat, jak požadoval žalobce, pak by žalovanému takový postup nepřipadal proveditelný.
30. K **třetí** žalobní námitce žalovaný zdůraznil, že žalobce dává do souvislosti se záměrem vlivy v celé lokalitě, avšak hodnotit veškerou žalobcem popisovanou problematiku lokalit Prahy 6 by dle žalovaného bylo nad rámec zjišťovacího řízení, neboť řada z faktorů je pro zjišťovací řízení mimoběžná. Žalovaný připomněl, že samotný záměr nezvyšuje znečištění ovzduší či hlukovou zátěž v lokalitě, a neztotožnil se s žalobcem ani v tom, že jsou-li překračovány limitní hodnoty hluku a znečištění ovzduší, automaticky má být provedeno posuzování EIA. Úlohou zjišťovacího řízení je zjistit dopady záměru na životní prostředí. Ani případné překročení konkrétního limitu či problematické dopady na některou složku životního prostředí však nemusí znamenat, že záměr má být posuzován.
31. K **čtvrté** žalobní námitce žalovaný uvedl, že prvostupňové rozhodnutí respektuje požadavky § 7 odst. 6 zákona EIA. Předmětem zjišťovacího řízení byl záměr, tj. primárně dopady prodloužení metra na životní prostředí a lidské zdraví. Důvodem pro opakované posuzování je nerealizace některých jiných souvisejících záměrů. Nicméně dle žalovaného nelze říci, že pokud změnou okolností v celé širší lokalitě Veleslavína dle žalobce došlo k negativnímu ovlivnění prostředí spočívající v nárůstu dopravy, pak neměl být záměr zařazen jako typ záměru „*Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek*“ (kategorie II, bod č. 9.3 přílohy č. 1 k tehdejšímu znění zákona EIA), resp. jako jeho změna

ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona EIA. Žalovanému tak není zřejmé, v čem měl MHMP ve výrokové části prvostupňového rozhodnutí pochybit.

Žalovaný tedy navrhl, aby soud podanou žalobu jako nedůvodnou zamítl.

V. Replika žalobce

32. Žalobce v reakci na vyjádření žalovaného uvedl, že trvá na tom, že žalovaný rezignoval na plnění podmínek, které sám v roce 2008 stanovil. I přesto, že autobusový terminál Dlouhá Míle nebyl realizován a podmínka a) 1) stanoviska EIA tím nebyla dodržena, žalovaný nesplnění podmínky toleroval a umožnil, aby záměr nebyl dále posuzován dle zákona EIA. Podle žalobce patří nevybudování terminálu mezi důvody, proč má záměr významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a proč by tedy měl být dle uvedeného zákona posuzován v rámci procesu tzv. „velké EIA“.
33. Žalovaný dle žalobce vykládá rozsudek příliš zužujícím způsobem. Ve zjišťovacím řízení byl totiž doplněn pouze jediný podklad, a sice rozptylová studie z 10/2019, v níž byly doplněny údaje o vlivu provozu tunelu Blanka. Městský soud v Praze se však neomezil pouze na tento jediný chybějící podklad, nýbrž uvedl, že *„správní orgány zajistí doplnění podkladů zjišťovacího řízení tak, aby mohly změnu záměru posoudit ve smyslu § 3 správního řádu. Za druhé, správní orgány kriticky zhodnotí dostupné podklady, případně zajistí jejich doplnění, aby mohly změnu záměru posoudit zejména ve smyslu § 7 odst. 5 nebo 6 zákona o posuzování vlivů, zásad obsažených v příloze č. 2 zákona a § 3 správního řádu. Přitom se pečlivě zaměří i na možnou kumulaci vlivů na životní prostředí ze strany jiných záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných) a dalších zdrojů znečištění. Byť se argumentace žalobce a) týkala pouze nezohlednění imisního příspěvku tunelového komplexu Blanka, soud nad tento rámec z rýze instruktivních a preventivních důvodů doplňuje, že z obsahu správního spisu není patrné, že by správní orgány se při nyní posuzované změně záměru zabývaly možnými kumulativní vlivy s dříve schváleným záměrem „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická - Provozní úsek V.A - Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veveřská“, PHA785.“* Městský soud v Praze tedy uvedl, že je třeba opatřit všechny podklady nutné k dostatečnému zjištění skutkového stavu, tedy k naplnění zásady materiální pravdy dle § 3 správního řádu. Žalobce uznal, že se Městský soud v Praze ve svém rozsudku zaměřil zejména na rozptylovou studii a na její souvislost s provozem tunelu Blanka, což by mohlo vyvolat dojem, že soud požadoval doplnění pouze tohoto podkladu. Z rozsudku je však dle žalobce patrné, že soud zvýšený důraz na rozptylovou studii kladl proto, že žalobce na tento podklad zaměřil svou žalobní argumentaci. Soud nevyloučil, naopak výslovně zdůraznil, že je třeba opatřit všechny podklady nutné k naplnění § 3 správního řádu. Jaké podklady to jsou, žalobce již opakovaně zmínil – jedná se zejména o aktuální hlukovou a rozptylovou studii, jakož i měření skutečné míry hluku v dotčeném území.
34. Žalobce uvedl, že mezi oznámením záměru a jeho posouzením uplynula řada let. Situaci, kdy byl záměr v roce 2021 posouzen podle podkladů, které zachycovaly stav životního prostředí v roce 2015, žalobce považuje za neúnosnou a v rozporu s veřejným zájmem na ochraně životního prostředí.

Žalobce dále zrekapituloval, že dle rozsudku Městského soudu ze dne 26. 7. 2018, č. j. 5 A 105/2018-74: *„v rámci posuzování nynějšího záměru se ve zjišťovacím řízení zvaží kumulace jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných), tedy včetně vlivů již v roce 2011 posouzeného záměru výstavby autobusového terminálu Veveřská,*

včetně parkoviště pro osobní automobily P+R (bod 1.2. přílohy č. 2 k zákonu o posuzování).“ Dále soud uvedl, že správní orgány se „pečlivě zaměří i na možnou kumulaci vlivů na životní prostředí ze strany jiných záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných) a dalších zdrojů znečištění.“ Byl to tedy především soud, kdo zavázal správní orgány k tomu, aby posoudily kumulaci záměru s jinými záměry, ať už realizovanými, připravovanými nebo teprve uvažovanými. K tomuto posouzení ve zjišťovacím řízení nedošlo, což žalovaný v odvolacím řízení akceptoval. Zatížil tedy napadené rozhodnutí vadou.

VI. Posouzení věci Městským soudem v Praze

35. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které předcházelo jeho vydání, dle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb. soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“) dle uplatněných žalobních bodů. Rozhodl bez nařízení jednání, za podmínek a v souladu s § 51 s. ř. s.
36. Žaloba není důvodná.
37. Městský soud nepřisvědčil žádné ze žalobních námitek.
38. Soud předně považuje za nezbytné vymezit, že žalovaný v napadeném rozhodnutí přezkoumával zákonnost závěrů zjišťovacího řízení v rozhodnutí MHMP, že změna záměru nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona EIA. Žalovaný tak rozhodoval poté, kdy jeho původní rozhodnutí ze dne 28. 2. 2018 vydané v předmětném zjišťovacím řízení bylo již přezkoumáno Městským soudem v Praze z podnětu žalobních námitek žalobce uplatněných v zákonné lhůtě k podání žaloby.
39. Posouzení vycházelo ze stanoviska MHMP ze dne 26. 11. 2008, sp. zn. S-MHMP-460936/2007/OOP/VI/EIA/495-8/Nov, jímž vydal magistrát k záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol“ souhlasné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí s tím, že stanovil podmínky pro navazující řízení. Podmínka na str. 16 v písm. a) bodě 1 zněla, že další přípravu záměru bude potřeba orientovat tak, aby uvedení provozního úseku V.A trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno.
40. Zjišťovací řízení bylo zahájeno oznámením Dopravního podniku hl. m. Prahy z data 12/2015 za účelem posouzení otázky, zda změna záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“, která spočívala v tom, že dosud nebyly realizovány autobusový terminál a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno, může mít významný vliv na životní prostředí.
41. Jak vyplývá z rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 26. 7. 2018, č. j. 5 A 105/2018-74 žalobce v soudním přezkumu uplatnil celou řadu námitek k závěru zjišťovacího řízení, z nichž městský soud považoval za důvodnou tu, která se týkala nedostatečnosti předložené rozptylové studie z r. 2015, jenž byla k oznámení záměru podkladem ve zjišťovacím řízení. Městský soud v bodě 106 uvedeného rozsudku zcela výslovně uvedl, že: *„Obsah oznámení a k němu přiložených podkladů mohly zpochybnit především určité a podložené námitky žalobců, z nichž by vyplývaly konkrétní vady či nedostatky oznámení a jeho podkladů. Soud se výše podrobně zabýval konkrétními námitkami žalobce a), přičemž shledal, že důvodnou byla pouze námitka týkající se rozptylové studie. Zbylé námitky žalobce a) jsou*

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

nekonkrétní, nepodložené či založené pouze na subjektivních dojmech a názorech. Žalobce b) pak žádné konkrétní námitky ve vztahu k oznámení či neúplnosti podkladů nevznáší. Jinými slovy, až na jmenovanou výjimku nebyly námitky žalobců tak, jak byly formulovány, způsobilé zpochybnit obsah oznámení či příslušných podkladů“.

42. Vady řízení spočívající v nedostatečném podkladu zjišťovacího řízení – v neúplnosti rozptylové studie tedy zcela konkrétně vymezily směr dalšího doplnění řízení po rozsudku městského soudu, a to při zdůraznění povahy řízení. Zjišťovací řízení bylo vedeno proto, že došlo k situaci, kdy nebylo možné prodloužení trasy metra zkoordinovat s výstavbou terminálu a modernizací železniční tratě Praha – Kladno. Protože tím došlo k narušení původního stanoviska EIA k záměru, které s terminálem a modernizací železnice počítalo, bylo správním orgánem přistoupeno ke zjišťovacímu řízení z důvodu nového posouzení, zda tato změna může mít vliv na životní prostředí a vyžaduje posouzení vlivů dle zákona EIA. Byť žalobce uvedenou motivaci ke zjišťovacímu řízení v první žalobní námitce uznává, přesto vytýká neprovedení posouzení vlivů zrealizované stavby na životní prostředí. Vytýkaný nedostatek však žalobce poněkud předjímá, neboť je zřejmé, že správní orgán v dané věci přistoupil ke zjišťovacímu řízení právě z důvodu nezávaznosti původního stanoviska MHMP a tehdy ještě nepředvídané změny v dopravní infrastruktuře, tedy za změny stávající dopravní situace nerezignoval na opětovný screening, zda záměr i při této změně je třeba posuzovat v procesu EIA.
43. Povahou zjišťovacího řízení dle zákona EIA se ve své judikatuře zabýval nejen Městský soud v Praze v uvedeném rozsudku (viz bod 70), ale i Krajský soud v Praze v rozsudku č. j. 55A 12/2019, v němž uvedl, že řízení vedené podle § 7 zákona o posuzování vlivů slouží toliko ke zjištění, zda oznámený záměr bude mít *významný vliv* na obyvatelstvo, na veřejné zdraví a na životní prostředí zahrnující jednotlivé složky uvedené v § 2 zákona o posuzování vlivů. Toto hodnocení probíhá podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu o posuzování vlivů. Zjišťovací řízení tak slouží pouze k ověření, zda vlivy záměru na životní prostředí nebudou významné a postačí jejich posouzení standardní cestou v dílčích postupech. Předmětem zjišťovacího řízení naopak není posouzení přípustnosti záměru z hlediska veřejnoprávních limitů upravených v dílčích právních předpisech, jejichž účelem je ochrana jednotlivých složek životního prostředí či veřejného zdraví. Splnění právně závazných limitů je předmětem zvláštních povolenacích a schvalovacích řízení, ať již jde o řízení dle stavebního zákona, zákona o ochraně ovzduší, zákona o odpadech, popř. jiných právních předpisů, přičemž v těchto řízeních je třeba předložit aktuální a správně zpracované odborné podklady. Negativní závěr zjišťovacího řízení, tj. rozhodnutí o tom, že závěr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí, nikterak nepředjímá postup správních orgánů v těchto dílčích řízeních a nemá žádný vliv na jejich rozhodnutí.
44. V dané věci z hlediska uvedené povahy a cíle zjišťovacího řízení a současně v mezích důvodů zrušujícího rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 5A 105/2018-74 je třeba přistupovat k posuzování důvodnosti námitek žalobce v této věci.
45. Žalobce se v první žalobní námitce nedůvodně dovolává rezignace žalovaného jako dozorového orgánu EIA nad plněním vlastních podmínek, neboť nesplnění podmínky na str. 16 písm. a) 1a tehdy nezávazného stanoviska EIA vedlo k ověření ve zjišťovacím řízení. Ke zrušení rozhodnutí v předmětném zjišťovacím řízení nemohla vést ani námitka žalobce, že k provozu trasy metra A nebylo stále provedeno *posouzení vlivů na životní prostředí*. Uvedená námitka totiž jako neodpovídající povaze zjišťovacího řízení neobstála

v původním řízení před městským soudem (viz bod 75 rozsudku) a proto nemůže být úspěšně uplatňována a již vůbec ne reparována v tomto řízení.

46. Stejně tak se žalobce dále tvrzeními o nesprávném či nedostatečném zpracování oznámení záměru z hlediska kritérií zjišťovacího řízení snaží vrátit ke svým původním námitkám vůči vymezení předmětu zjišťovacího řízení, s nimiž se Městský soud v Praze již dostatečně ve zmíněném rozsudku vypořádal, a to jak z hlediska obecnosti námitek žalobce, tak i z hlediska přehledu hodnocení změn záměru v oznámení Dopravního podniku hl. m. Prahy a jejich specifikace mající odůvodnění v tom, že bylo na místě, aby bylo vedeno zjišťovací řízení (viz body 41.-44. Rozsudku ze dne 26. 7. 2018).
47. Městský soud tehdy shledal, že v rozptylové studii (na rozdíl od hlukové studie) v tehdejší podobě nebyl zohledněn synergický efekt záměru s tunelovým komplexem Blanka, který byl těsně před tím (konkrétně dne 19. 9. 2015) čerstvě uveden do zkušebního provozu. Proto v daném území přetrvávala pochybnost, zda změna záměru nemůže mít v důsledku otevření Blanky významný vliv na životní prostředí.
48. Soud nepovažuje za důvodnou druhou námitku žalobce, že žalovaný nerespektoval rozsudek Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 5A 105/2018. Uvedené tvrzení nemá oporu v podkladech doplněného řízení, neboť pro účely nového řízení byla opatřena nově aktualizovaná rozptylová studie z října 2019 a to z důvodu, že původní rozptylová studie (na rozdíl od hlukové studie) dle názoru Městského soudu v Praze nezohledňovala kvalitu ovzduší včetně provozu tunelového komplexu Blanka. Doplněním rozptylové studie tedy byl nejen respektován právní názor soudu, ale byl naplněn i požadavek novely zákona EIA v § 5 odst. 2 provedené zákonem č. 327/2015 Sb., tedy byla předložena dokumentace se zohledněním, a to nejen aktuální situace. Z doplněné Rozptylové studie vypracované v říjnu 2019 vyplývá, že jejím cílem bylo vyhodnocení imisního zatížení v okolí autobusového terminálu Nádraží Veleslavin na kvalitu ovzduší a to pro 3 časové horizonty – pro rok 2015, rok 2018 a pro horizont naplnění Územního plánu hlavního města Prahy, čemu odpovídá i závěrečné hodnocení imisního zatížení. Ze studie je zřejmé, že do modelových výpočtů bylo zahrnuto komplexní imisní pozadí tvořené všemi zdroji znečišťování na území hlavního města Prahy. Studie pracuje s konkrétním zatížením v hodnocených horizontech vyplývajícím z konkrétní dopravy dle jízdních řádů i soukromé dopravy. Ze závěrečného hodnocení vyplývá, že v řešeném území mezi roky 2015 a 2018 nedošlo v imisní zátěži k významným změnám, pokles oproti současnému stavu je patrný pro výhledový horizont naplnění Územního plánu hlavního města Prahy, kdy v území dojde k poklesu dopravní zátěže a vliv na imisní situaci bude mít také obnova vozového parku. Z provedeného hodnocení vyplynul závěr, že provoz hodnoceného terminálu nemá na imisní situaci v lokalitě zásadní vliv. V uvedeném směru lze také zmínit odkaz žalovaného v napadeném rozhodnutí na Memorandum o spolupráci při přípravě stavby „Modernizace a novostavba trati Praha- Veleslavin včetně Praha – letiště V. Havla“, které zajišťuje novostavbu železniční trati a dopravního terminálu, tramvajové trati a parkoviště v letech 2024-2028.
49. Doplněním rozptylové studie v hledisku, které bylo jediným důvodem pro zrušení původního rozhodnutí žalovaného ve zjišťovacím řízení, nebylo prokázáno, že změna záměru může mít zásadní – významný vliv na životní prostředí. Předložení uvedené rozptylové dokumentace tedy splnilo svůj účel ve zjišťovacím řízení a od této studie nelze odhlížet jen proto, jak naznačuje žalobce, že netvořila ucelený podklad v době oznámení záměru. Odkaz žalobce na důvodovou zprávu k novele zákona EIA je zavádějící, neboť

smyslem znění důvodové zprávy je to, že jak ve zjišťovacím řízení, tak i v procesu EIA je zásadní aktualizace dokumentace k době, kdy je předkládána příslušnému úřadu. V řízení z důvodů městským soudem dříve uvedených neobstála jak původní rozptylová studie z r. 2015 a nyní je dle žalobních námitek zpochybněna i aktuálnost doplněné rozptylové studie z r. 2019. Žalobce však nenabídl jiné odborné posouzení, které by hodnoty uvedené v rozptylové studii přesvědčivě vyvracely. To ostatně neučinil ani v předchozím řízení před Městským soudem v Praze pod sp. zn. 5A 105/2018, neboť jak soud zjistil z rozsudku, ačkoliv žalobce své námitky o navýšení dopravní intenzity v oblasti stanice Nádraží Veleslavín, nepostavil na konkrétní a logické argumentaci, soud musel přihlídnout k další kumulaci vlivů způsobené dalším dopravním vlivem – z tunelového komplexu Blanka, který nastal až po datu 19. 9. 2015 (vedení do zkušebního provozu), když do té doby tj. i v době oznámení záměru (v prosinci 2015) nebyla potřebná data ještě k dispozici. Z uvedeného je zřejmé, že jak soud v původním řízení, tak i žalovaný vyšly ve zjišťovacím řízení žalobci vstříc doplněním rozptylové studie o aktuální data, a to i přes jeho obecné námitky, a učinily tak v zájmu co nejaktuálnějšího a možného získání odborného podkladu pro další řízení.

50. Pokud žalobce v replice k vyjádření žalovaného poukazuje na návod Městského soudu v Praze v závěru jeho rozsudku ze dne 26. 7. 2018, je třeba poukázat na to, že tento závěr představuje obecné shrnutí požadavků na postup správních orgánů ve zjišťovacím řízení, jimiž se žalovaný následně řídil z hlediska toho, co mu bylo ve vztahu k danému zjišťovacímu řízení skutečně vytknuto. Takovou výtku lze v rozsudku nalézt toliko ve vztahu k nedostatečnosti rozptylové studii, ostatně vyvozené nikoliv z konkrétních námitek žalobce, nýbrž z časové a věcné situace, na kterou poukázal sám žalovaný a která nastala v důsledku zprovoznění tunelu Blanka.
51. Na základě uvedených skutečností nelze přistoupit ani na třetí žalobní námitku odkazující na kumulaci dalších vlivů v území, nedostatečnou hlukovou studii, navýšení dopravní zátěže, nedostatečnost měření imisí apod. Žalovaný správní orgán byl vázán závěry o nedostatečnosti zjišťovacího řízení v konkrétním směru a ty napravit, resp. doplnil. Kromě toho žalobcem namítané skutečnosti nemají oporu v původním rozsudku ani v doplněné rozptylové studii, a pokud skutečně vycházejí z dopravních poměrů před realizací záměru, pak tyto vlivy byly nebo měly být předmětem posuzovaných povolovacích řízení o tomto záměru. Není smyslem zjišťovacího řízení, aby pro určitý záměr – zde prodloužení trasy metra A, který nadto nepřináší hlukovou zátěž ani znečištění ovzduší, čímž se rovněž kompenzují vlivy imisí v dané lokalitě, bylo zjišťovací řízení neukončitelné a permanentně aktualizováno dle měnící se společenské reality.
52. Žalobce v čtvrté námitce konstatoval porušení § 7 odst. 6 zákona EIA, kdy zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona EIA je vadné. Soudu není zřejmé, v čem měl MHMP ve výrokové části prvostupňového rozhodnutí pochybit, když tato otázka byla, ostatně jak bylo výše uvedeno, již řešena v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 26. 7. 2018, č. j. 5 A 105/2018-74 a soud námitku žalobce neshledal důvodnou. Soud proto na odůvodnění zařazení typu záměru do správné kategorie přílohy zákona EIA odkazuje a oživení této námitek v tomto dalším přezkumném řízení nepovažuje za případné.
53. Městský soud v Praze na závěr dodává, že z podané žaloby lze usuzovat na účel, k němuž námitky žalobce názorově směřují, totiž k tomu, že pokud nebyla splněna původní podmínka nezávazného stanoviska k EIA ve zprovoznění autobusového terminálu a železniční trati, pak již nelze zjišťovací řízení jakkoliv doplňovat (vést ex post) a stanovisko

k EIA z r. 2008 tak platí. Jinak si nelze vysvětlovat žalobní výhrady k jakémukoliv časovému a věcnému znění rozptylové studie z r. 2015 i r. 2019 a k posouzení neustále se měnících vlivů a poměrů v území. Uvedený náhled, který se v podstatě dovolává neustále aktualizace poměrů v území tak sám zůstává v poměrech r. 2008.

54. Soud na závěr uvádí, že sice s pochopením vnímá žalobcem argumentový zájem na tom, aby byl vliv záměru na životní prostředí posouzen v tzv. velké EIA, neboť žalobce je neziskovým spolkem, jehož hlavním cílem je ochrana přírody a krajiny a životního prostředí a pomoc a podpora veřejnosti na příznivé životní prostředí, proto je jeho snaha pochopitelná. Soud nicméně ze všech podkladů zjišťovacího řízení neshledal důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí.

VII. Závěr a náklady řízení

55. Z uvedených důvodů Městský soud v Praze podanou žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl. Soud ve věci rozhodl bez nařízení jednání, když k takovému postupu a k výzvě soudu byly dány podmínky dle ust. § 51 s.ř.s.
56. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., neboť žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné náklady v řízení nevznikly.

Poučení:

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

Praha 29. listopadu 2022

JUDr. Naděžda Řeháková
předsedkyně senátu