



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Lachmanna a soudců Mgr. Jana Ferneckého a Mgr. Martina Bobáka v právní věci

žalobkyně: **Ferona, a.s.**, IČO: 26440181
sídlem Havlíčkova 1043/11, 111 82 Praha 1
zastoupená advokátem JUDr. Zdeňkem Kramperou
sídlem Kořenského 1107/15, 150 00 Praha 5

proti
žalovanému: **Magistrát hlavního města Prahy**
sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1

za účasti: **1. Skanska Residential a.s.**, IČO: 02445344
sídlem Křižíkova 682/34a, 186 00 Praha 8
zastoupena advokátem Mgr. Jiřím Oswaldem
sídlem Bílkova 132/4, 110 00 Praha 1
2. CETIN a.s., IČO: 04084063
sídlem Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9
3. VLTAVA LABE MEDIA a.s., IČO: 01440578
sídlem U Trezorky 921/2, 158 00 Praha 5
zastoupena advokátkou JUDr. Janou Fráňovou
sídlem Jakubská 670/14, 110 00 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 2. 2023, č. j. MHMP 207182/2023,

takto:

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobkyně **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. V projednávané věci městský soud posuzoval umístění záměru bytových domů projektu s názvem „Malešice Polygrafická“, s nímž žalobkyně jako vlastníka nemovitostí v sousedství nesouhlasí z důvodu nevhodného dopravního řešení.
2. V návaznosti na žádost stavebníka (osoba zúčastněná na řízení 1.) a proběhlé řízení rozhodl Úřad městské části Praha 10 (dále jen „**stavební úřad**“) o scelování pozemků a o umístění stavby pro uvedený záměr a stanovil závazné podmínky. Žalobkyně společně s některými dalšími vlastníky sousedních nemovitostí podala proti tomuto rozhodnutí odvolání. Žalovaný v záhlaví označeným rozhodnutím (dále jen „**napadené rozhodnutí**“) doplnil výrok povolující kácení dřevin, zčásti upravil podmínky převzaté ze stanovisek dotčených orgánů a ve zbytku prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Nevyhověl přitom námitkám žalobkyně ohledně možného zhoršení dopravní situace v místě, resp. ohrožení bezpečnosti dopravy.

II. Žaloba

3. Žalobkyně se svou žalobou domáhala zrušení napadeného rozhodnutí, stejně jako zrušení prvostupňového rozhodnutí. Nejprve se věnovala své aktivní žalobní legitimaci. Připomněla, že záměr představuje umístění deseti velkých bytových domů pro přibližně 2 500 obyvatel, přesto je umísťován do území, kde se nachází pouze průmyslové objekty, včetně objektů ve vlastnictví žalobkyně, která zde má centrální sklad hutního materiálu pro střední Evropu. Umístění záměru bude mít zásadní dopad na dopravní obslužnost jejího areálu. Žalobkyně dále popsala průběh dosavadního řízení, zejména poukázala na vypracování *znaleckého posudku* k dopravně inženýrskému posouzení negativních dopadů záměru. Zdůraznila, že z hlediska dopravní obslužnosti navrhované výstavby ve správním řízení namítala nevyhnutelné dopravní komplikace, přetížení místní komunikace Polygrafická a křižovatek Sazečská x Polygrafická a Černokostelecká x Sazečská a zvýšení dopravních kongescí v tomto dopravním uzlu.
4. Vlastní žalobní námitky pak rozdělila do dvou základních žalobních bodů. Pod **prvním** namítala nepřezkoumatelnost a nezákonnost závazných stanovisek, konkrétně souhlasných stanovisek silničních správních úřadů: odboru životního prostředí, dopravy a rozvoje Úřadu městské části Praha 10 ze dne 7. 4. 2020, zn. P10-035780/2020 (pro místní komunikace nižších tříd – ulice Polygrafická; dále jen „**závazné stanovisko Polygrafická**“) a odboru pozemních komunikací a drah žalovaného ze dne 31. 5. 2019, č. j. MHMP-1008062/2019/O4/Kf (pro místní komunikaci I. třídy – ulice Černokostelecká; dále jen „**závazné stanovisko Černokostelecká**“). Poukázala na již předložený *znalecký posudek*, jenž jejich odborné závěry zpochybnil. Stejně tak žalobkyně napadla závazná stanoviska nadřízených orgánů: odboru pozemních komunikací a drah žalovaného (pro místní komunikace nižších tříd), resp. Ministerstva dopravy (pro ulici Černokostelecká). Magistrát sice původní stanovisko změnil a doplnil konkrétní podmínky souhlasného stanoviska, Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

avšak pouze pro dobu výstavby záměru. Potvrzující stanovisko Ministerstva dopravy pak neobsahuje žádné podmínky pro minimalizaci negativních dopadů stavby na bezpečnost a plynulost dopravního provozu v době výstavby ani pro období po uvedení stavby do provozu. Nadřízené orgány podle žalobkyně nereagovaly na *znalecký posudek*, resp. jej chybně nezohlednily.

5. Pod **druhým žalobním bodem** žalobkyně namítala neúplně zjištěný skutkový stav věci, a to opět ve spojení s nezohledněním závěrů vyplývajících ze *znaleckého posudku*. Žalovaný podle ní nesprávně vyšel z předpokladu, že žalobkyně není povolána k ochraně veřejného zájmu na úseku bezpečnosti provozu. Nebezpečný způsob křížení motorové a nemotorové dopravy totiž negativně zasahuje do jejího legitimního zájmu na realizaci podnikání. Umístění navrhovaného záměru pro několik tisíc obyvatel je navrženo s jedinou přípojnou komunikací – ulicí Polygrafická, po níž se uskutečňuje právě veškerá těžká nákladní doprava žalobkyně. Postavení účastníka řízení, které žalobkyně má, jí má umožnit, aby správní orgány dostatečně zohlednily zájem a rizika, které pro ni vyplývají z jiného soukromého záměru.
6. Podle žalobkyně přitom nelze předpokládat, že obyvatelé bytových domů se budou pohybovat jen podchodem pod železniční vlečkou, který ústí na ulici Černokostelecká, jak tvrdí žalovaný, jen proto, že je tento přístup popsán v projektové dokumentaci záměru jako „primární“. Žalovaný zcela nekonkrétně uvádí, že toto napojení ústí ke „stanicím MHD“, aniž by specifikoval, jaké „stanice MHD“ má na mysli. Rovněž není vůbec zřejmé, jaké „komunikace pro chodce a cyklisty“ se na ně dle tvrzení žalovaného napojují. Ve zcela jiném směru, po ulici Polygrafická, leží stanice metra Depo Hostivař (10 min. pěšky), dále v ulici Sazečská je autobusová zastávka MHD Polygrafická a severozápadně od lokality se nachází vyznačená cyklistická trasa č. A244 a dvě naučné pěší stezky (NS Sv. Josefa a NS MČ Prahy 9 – JV Stezka). Pohyb pěších a cyklistů tak bude nezbytně směřovat především do Polygrafické ulice, kudy se také pohybují vozidla kamionové dopravy, která představují pro chodce a cyklisty zvláštní nebezpečí. Budoucí rekonstrukce ulice Polygrafická nemá na existenci těchto rizik vůbec žádný vliv. Podle žalobkyně tyto okolnosti, popsané i *znaleckým posudkem*, žalovaný nijak nerefletoval.

III. Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný ve svém vyjádření zcela setrval na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. Zdůraznil, že závazné stanovisko odboru dopravy žalovaného, jako nadřízeného dotčeného orgánu ze dne 10. 3. 2022 stanovenými podmínkami reagovalo na obavy žalobkyně z hlediska zhoršení dopravní obsluhy jejích nemovitostí a také z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. Bezpečnost a plynulost provozu je ovšem primárně posuzována v samostatném řízení o povolení připojení záměru na stávající komunikační síť. Rozhodnutí o připojení pozemku k místní komunikaci Polygrafická pro obsluhu celého obytného souboru bylo podkladem řízení.
8. Možný návrh úpravy dopravního značení, aby nedocházelo ke kolizím s chodci a cyklisty, jak se obává žalobkyně, bude předmětem dalšího stupně dokumentace pro stavební povolení a bude muset být projednán s Policií ČR, která je garantem bezpečnosti a plynulosti provozu. Z hlediska požadavků na umístování staveb je podstatné zjištění, zda je vyřešeno napojení na kapacitně vyhovující komunikace. Komunikace Polygrafická a Sazečská jako veřejně přístupné pozemní komunikace jsou již za stávajícího stavu určeny pro smíšený pohyb motorových a nemotorových vozidel i chodců (obsahují chodník),

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

tedy již nyní zde probíhá křížení motorové a nemotorové dopravy. Žalovaný rovněž reflektoval, že předložený *znalecký posudek* hodnotí stávající dopravní propustnost v území pozitivně, jako dopravně-bezpečnostní deficit označuje jen parkování vozidel (zejména nákladních) v ulici Polygrafická. Z vyjádření správce komunikace TSK a.s. vyplývá, že dojde k rekonstrukci komunikace a riziko bude odstraněno (úpravy komunikace Polygrafická nebyly předmětem řízení).

9. Žalovaný dále zdůraznil, že žalobkyně obsah posudku již dříve interpretovala zavádějícím způsobem: v posudku se uvádí, že intenzita vozidel, jež budou generována uvedeným záměrem, nebude mít negativní vliv na kvalitu dopravy v ulici Černokostelecká, přesto z tohoto závěru v odvolání dovodila nevyhnutelné dopravní komplikace nebo přetížení křižovatky Černokostelecká x Sazečská. Sama skutečnost, že žalobkyně považuje za nekomfortní budoucí nárůst dopravních pohybů, nepředstavuje důvod pro zamítnutí žádosti o vydání územního rozhodnutí, neboť to ještě neznamena porušení § 90 stavebního zákona, upravujícího hlediska přezkumu záměru v územním řízení. Záměr bude umístěn v území, kde platný územní plán bytovou funkci umožňuje a žalobkyně nemá žádné garantované právo na využití stávajících komunikací pro přepravy nákladů hutního materiálu. Žalobkyně se při obsluze svých nemovitostí bude nucena přizpůsobit nastolené dopravní situaci jako každý jiný účastník silničního provozu. Lze pouze usuzovat, že obava žalobkyně o bezpečnost chodců a cyklistů vyplývá spíše ze skutečnosti, že po zprovoznění záměru bude zřejmě složitější využívat veřejně přístupné komunikace k odstavování kamionů (např. za účelem čerpání povinných přestávek). Žalovaný zopakoval, že žalobkyně není povolána k ochraně veřejného zájmu na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikacích, ten byl v řízení posouzen dotčenými orgány.

IV. Vyjádření stavebníka

10. Rovněž stavebník označil žalobu za nedůvodnou, žalovaný podle něj řádně zjistil skutkový stav věci, vypořádal se s podanými námitkami uplatněnými žalobkyní a napadené rozhodnutí řádně odůvodnil. Žalobkyně jen opakuje námitky, které již v rámci správního řízení uplatnila. Neuvádí žádnou konkrétní vadu rozhodnutí ani záměru či rozpor zpracované projektové dokumentace s právními předpisy, technickou normou či dokonce konkrétní normovou hodnotou.
11. Jediným konkrétním argumentem je odkaz na *znalecký posudek*, ani ten však podle stavebníka neidentifikuje žádný konkrétní nedostatek; dopravní propustnost v území hodnotí pozitivně s výjimkou parkování nákladních vozidel v ulici Polygrafická. Stavebník doplnil, že Úřad městské části Praha 10 navíc rozhodnutím, které nabylo právní moci dne 29. 4. 2023, rozhodl o povolení záměru stavebních úprav komunikace Polygrafická. Posudek je proto neaktuální a nezohledňuje rekonstrukci této komunikace. Žalobkyně byla účastníkem předmětného řízení, proti tomuto záměru však nepodala opravný prostředek. Stavebník uzavřel, že záměr připravoval s odbornou péčí. Je v dobré víře, že i správní orgány takto postupovaly a že lze v přípravě záměru nadále pokračovat.

V. Replika žalobkyně

12. V reakci na vyjádření žalovaného žalobkyně setrvala na své žalobě a zdůraznila, že v územním řízení vůbec nedošlo k řádnému věcnému projednání závěrů znaleckého posudku ani jejích námitek. Blíže pak odmítla, že by posudek jako dopravní či bezpečnostní deficit označoval parkování vozidel v ulici Polygrafická. Zavádějící je i upozornění, že dle posudku nebude mít záměr negativní vliv na úroveň kvality dopravy v Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

ulici Černokostelecká. Posudek v území definoval dva „kritické“ úseky – ulici Polygrafická (ve směru ulice Sazečská) a ulici Sazečská (severní rameno křižovatky Černokostelecká x Sazečská). Jde pouze o to, že sama Černokostelecká generuje intenzitu provozu, jejíž plynulost je řešena na úkor plynulosti provozu v Polygrafické.

13. Pokud jde o bezpečnost chodců, podle žalobkyně posudek shledával rizika primárně v délce, kterou musejí pěší při přecházení vozovky překonat, a také v charakteru motorové dopravy. Posudek se ostatně primárně nezabývá deficitem z důvodu nedostatečného dopravního značení, primárně jde o rizika nevyhnutelně spojená se samotnou povahou provozu (jež nelze řešit v navazujících stupních projektové dokumentace). Ani vyjádření TSK pak nelze vydávat za příslib bezpečnostní úpravy – rizika křížení motorové a nemotorové dopravy nejsou odstranitelná pomocí samotné instalace dopravních značení. Podle žalobkyně bylo nutné, aby správní orgány při posuzování záměru stavebníka řádně posoudily, zda navrhovaný záměr těmto zranitelným účastníkům provozu, jejichž pohyb v území bude záměr generovat, zajišťuje uspokojivé alternativní přístupy. Doplnila, že dopravním značením se *znalecký posudek* zabýval hlavně ve vztahu k absenci bezpečnostních prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Toliko v tomto ohledu se jedná o otázku, jež souvisí s rekonstrukcí komunikace (případné osazení komunikace bloky proti nákladním vozidlům ovšem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pohyb ještě ztíží).

VI. Posouzení věci Městským soudem v Praze

14. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a že splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí soud přezkoumal na základě skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí a v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti. Dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná**.
15. O žalobě soud rozhodl bez nařízení jednání v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., jelikož s tím strany souhlasily (jejich souhlas byl presumován); neshledal ani potřebu provádět dokazování. Ve věci soud rozhodl v souladu s § 9d odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, přednostně (napadené rozhodnutí bylo vydáno v navazujícím řízení).
16. Podstatou žalobní argumentace byla nepřezkoumatelnost, resp. nezákonnost závazných stanovisek dotčených silničních správních úřadů a napadeného rozhodnutí. Žalobkyně se zejména odvolávala na jí předložené odborné posouzení.

VI.A Úvodní východiska a obsah správního spisu

17. Úvodem nutno připomenout, že soudní přezkum závazného stanoviska (jakožto závazného podkladu pro rozhodnutí ve věci samé) je s ohledem na znění § 75 odst. 2 s. ř. s. umožněn v rámci soudního přezkumu konečného rozhodnutí – zde územního rozhodnutí [např. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (NSS) č. j. 2 As 75/2009 - 113]. Soud se proto musí vedle obsahu napadeného rozhodnutí zabývat rovněž závaznými stanovisky dotčených orgánů, jež vyjádřily se záměrem souhlas a stanovily podmínky, za nichž může být záměr realizován. Na obsah závazného stanoviska jsou zásadně kladeny obdobné nároky jako na vlastní rozhodnutí (rozsudky NSS ze dne 22. 10. 2009, č. j. 9 As 21/2009 - 150, č. 2381/2011 Sb. NSS, nebo ze dne 18. 2. 2020, č. j. 10 As 275/2018 - 102).

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

18. Podle § 40 odst. 4 písm. d) platí, že obecní úřad obce s rozšířenou působností v územním řízení uplatňuje jako silniční správní úřad závazné stanovisko z hlediska řešení místních a účelových komunikací [vyhláška č. 55/2000 Sb. HMP, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, pak rozděluje podle významu komunikace působnost mezi magistrát a úřady městských částí].
 19. Pokud jde o závazné stanovisko Polygrafická, soud ze správního spisu zjistil, že toto koordinované stanovisko z hlediska řešení pozemních komunikací i bezpečnosti dopravy se záměrem souhlasilo; dotčený orgán ovšem jen stručně uvedl, že, vázán dřívějším právním názorem nadřízeného orgánu (původní nesouhlasné stanovisko bylo podle všeho zrušeno), dospěl k závěru, že nedojde k ohrožení chráněných zájmů.
 20. Závazné stanovisko Černokostelecká se záměrem taktéž vyjádřilo souhlas, a to právě ve vztahu k ulici Černokostelecká. Stanovilo také 3 podmínky: 2 se týkaly realizace stavby, třetí pak požadavku na doložení rozhodnutí o povolení připojení záměru na komunikační síť.
 21. Prvostupňové rozhodnutí tyto závěry převzalo, převzalo i požadované podmínky závazného stanoviska Černokostelecká týkající se realizace stavby (str. 35, podmínka č. 19). Vedle toho na str. 11 (jako podmínku č. 74) k úpravě komunikací stanovilo, že ulice Polygrafická bude rozšířena a dojde k realizaci okružní křižovatky a chodníku. V odůvodnění, na str. 40, se pak stavební úřad zabýval požadavky na dopravní infrastrukturu z pohledu křížení chodců a cyklistů či nasvícení přechodů. Na str. 44 stavební úřad řešil napojení záměru. Poukázal na rozhodnutí o připojení pozemku a na skutečnost, že k dopravnímu řešení a požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu se vyjadřovala Policie ČR. Způsob připojení tak vyhovuje požadavkům bezpečného a plynulého provozu na přilehlých komunikacích. Námitkám žalobkyně se stavební úřad věnoval na str. 53 – 59 prvostupňového rozhodnutí, převážně jen odkázal na závazná stanoviska dotčených orgánů.
 22. Vedle závazných stanovisek správní spis obsahuje i odkazované rozhodnutí o připojení pozemku ze dne 28. 4. 2020, č. j. P10-035775/2020/02, které povolilo připojení sjezdu na ulici Polygrafická formou okružní křižovatky; to i na základě souladného stanoviska Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, oddělení dopravní policie, ze dne 13. 6. 2019, č. j. KRPA-182211-1/ČJ-2019-0000DŽ. V něm se policie, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu podle § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve spojení s § 10 odst. 4 písm. a) a § 16 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích, vyjadřovala k dokumentaci pro územní řízení, a to jak pro potřeby územního řízení, tak řízení o připojení pozemku. Policie uzavřela, že záměr požadavkům bezpečnosti a plynulosti provozu odpovídá, a stanovila podmínky pro následnou dokumentaci ke stavebnímu povolení – kapacitní posouzení signalizačního značení (vzhledem ke značnému navýšení počtu vozidel) či návrh místní úpravy dopravního značení. Správní spis obsahuje ještě rozhodnutí o úpravě připojení sousední nemovitosti k ulici Černokostelecká (ze dne 18. 12. 2019, č. j. MHMP-2528100/2019/O4/Kf), jež se ovšem týká jen zpřístupnění pozemků pro havarijní vjezd vozidel IZS.
 23. Kromě toho spis obsahuje několik podkladů k posouzení dopravní situace: Dopravně inženýrské podklady provozovatele komunikací TSK a.s. z února 2016, aktualizované v říjnu 2016 společností Atelier PROMIKA s.r.o., obsahující výpočty intenzit automobilové
- Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

dopravy a předpoklad výhledových stavů (r. 2015 a 2020) v ulici Polygrafická. Z nich se podává výrazný nárůst osobní dopravy po realizaci záměru, křižovatky Polygrafická x Sazečská a Sazečská x Černokostelecká však kapacitně vyhoví. Později v dubnu 2017 bylo provedeno ještě měření intenzity dopravy na ulici Polygrafická. Žalobkyně ke svým námitkám v rámci územního řízení předložila *Dopravně-inženýrské posouzení předpokládaných negativních dopadů vzniklých v důsledku realizace záměru „Malešice Polygrafická Praha 10“*, Fakulty dopravní, Ústavu dopravních systémů, Ústavu soudního znalectví v dopravě ze září 2017.

24. Přestože tento podklad žalobkyně i žalovaný označují za znalecký posudek, soud upozorňuje, že takto není označen, autoři s ním nepracují jako se znaleckým posudkem a nemá ani znaleckou doložku či otisk znalecké pečeti – nejedná se proto o znalecký posudek ve smyslu § 28 zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech, resp. § 56 správního řádu. To však nemění nic na tom, že se jedná o odborné posouzení dopravní situace v dotčeném území – autoři se zabývali intenzitou dopravy, modely a definováním zátěže vzniklé záměrem, sledováním dopravních konfliktů a posouzením negativních dopadů. Autoři dospěli k závěru, že negativní důsledky realizace záměru z důvodu umístění obytných staveb v průmyslové zóně ovlivní plynulost dopravy a povedou ke snížení bezpečnosti chodců a cyklistů. Nedoporučili proto záměr realizovat. Na druhou stranu se při bližším pohledu z posudku podává, že vlivem záměru nedojde ke zhoršení úrovně kvality dopravy (ÚKD) v ulici Černokostelecká (str. 30), v ulicích Sazečská a Polygrafická má ve špičkách dojít ke zdržení o několik minut (str. 32-33). Posudek také zdůraznil, že limitujícím prvkem plynulého a bezpečného průjezdu ulice Polygrafická je nyní především podélné parkování vozidel, vč. vozidel nákladních (str. 8). Soud však souhlasí se žalobkyní, že do budoucna jako nejproblematictější vnímají autoři úroveň bezpečnosti chodců a cyklistů rizikovost kolizí nákladní dopravy a pěších; autoři v tomto směru navrhli stavební úpravy (str. 45 a 46).
25. Přílohou posudku je dále reakce zpracovatelů na připomínky Ateliéru PROMIKA ze dne 9. 2. 2018, v níž trvali na uvedených závěrech. Ohledně pěších aktivit odmítli, že by doprava byla směřována výhradně podchodem do ulice Černokostelecká pod železniční vlečkou. Naopak poukázali na autobusovou zastávku v ulici Sazečská či cyklistické a pěší trasy – chodci se proto budou pohybovat i ulicí Polygrafická.

VI.B Reakce správních orgánů na dopravní posudek

/přezkoumatelnost závazných stanovisek a napadeného rozhodnutí/

26. Stavební úřad se v prvostupňovém rozhodnutí dopravní situaci zabýval (viz výše), na předložené odborné posouzení však výslovně nereagoval. Žalovaný pak související námitky, jež žalobkyně převzala do svého odvolání, předložil nadřízeným dotčeným orgánům. Soud zdůrazňuje, že žalobkyně v odvolání požádala o přezkum obou závazných stanovisek, akcentovala obsah dopravního posudku a namítala zhoršení plynulosti a bezpečnosti provozu primárně v ulici Polygrafická (nevhodnost připojení záměru jen prostřednictvím této ulice), ale i zhoršení v navazujících křižovatkách s ulicí Sazečská, resp. Černokostelecká. Směřovaly-li odvolací námitky právě do závěrů závazných stanovisek, odvolací orgán (žalovaný) správně postupoval podle § 149 odst. 7 správního řádu a u nadřízených dotčených orgánů si vyžádal jejich změnu nebo potvrzení.
27. Ministerstvo dopravy v potvrzujícím závazném stanovisku ze dne 9. 2. 2022, č. j. MD-4030/2022-930/3, jen stručně potvrdilo závěry závazného stanoviska Černokostelecká;

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

ochrana této komunikace byla dle ministerstva zajištěna. Ministerstvo doplnilo, že námitky, jež směřovaly k ulici Polygrafická, pak nespádají do jeho působnosti.

28. Odbor pozemních komunikací a drah žalovaného pak svým stanoviskem ze dne 10. 3. 2022, č. j. MHMP-438738/2022/O4/Lo, změnil závazné stanovisko Polygrafická tím způsobem, že doplnil podmínky souhlasu: získání povolení připojení komunikace se stanoviskem vlastníka i Policie ČR a dodržení všech podmínek tohoto povolení; všechny nové i upravované komunikace musí být v souladu s normami; s dokumentací pro stavební řízení musí být předloženo dopravního značení; nadřízený orgán též stanovil několik podmínek vztahujících se k realizaci stavby. V odůvodnění pak zejména poukázal na řízení o připojení komunikace, kde bude předloženo stanovisko PČR jako garanta bezpečnosti provozu, a právě v tomto řízení je nutné bezpečnost hodnotit. Doplnil, že v situaci, kdy je záměr v souladu s územním plánem, je do budoucna počítáno s možným nárůstem dopravy, na ten lze reagovat i pozdější úpravou dopravního značení. K posouzení takového nárůstu dopravy ovšem není kompetentní silniční správní úřad v rámci tohoto závazného stanoviska, není oprávněn ani závazně hodnotit odborné podklady, vč. předloženého posudku. Opět zde odkázal na řízení o připojení komunikace.
29. Následně bylo úkolem odvolacího orgánu (žalovaného) ověřit, zda nadřízený dotčený orgán dostatečně reagoval na odvolací námitky, chybějící odborné úvahy totiž nemůže sám nahradit. Nepřezkoumatelnost závazného stanoviska má zpravidla za následek nepřezkoumatelnost správního rozhodnutí, pro které bylo stanovisko závazným podkladem (např. rozsudek zdejšího soudu ze dne 4. 12. 2013, č. j. 5 A 241/2011 - 69, č. 3018/2014 Sb. NSS).
30. Žalovaný v napadeném rozhodnutí ze závazných stanovisek nadřízených orgánů vyšel a uvedené podmínky převzal i do územního rozhodnutí. S odkazem na závěry posledně citovaného stanoviska také zdůraznil, že problematika dostatečné kapacity navazujících komunikací a bezpečnosti byla předmětem samostatného řízení o připojení ke komunikaci. Konkrétněji pak poukázal na to, že dotčení Černokostecké bylo Ministerstvem dopravy vyloučeno, stejně jako je nezjistil ani dopravní posudek. Dále konstatoval, že žalobkyně není povolána k ochraně veřejného zájmu na úseku bezpečnosti silničního provozu, ten nijak nesouvisí s jejím vlastnickým právem k sousedním nemovitostem. Přesto k předloženému posudku doplnil, že ten vůbec nereflexuje budoucí rekonstrukci ulice Polygrafická (vozovky a chodníků) a že pro pěší a cyklisty je primárně určeno stávající napojení podjezdem, na něž se v rámci záměru napojují komunikace pro chodce a cyklisty. Žalovaný dále akcentoval, že z hlediska dopravní dostupnosti, resp. kapacity ulice Polygrafická posudek identifikoval jako problematické jen parkování vozidel. Z vyjádření vlastníka komunikace je přitom zřejmé, že riziko nadměrného parkování bude následnou rekonstrukcí komunikace odstraněno.
31. Na základě uvedeného má soud za to, že se nadřízené dotčené orgány i žalovaný dopravní situací zabývali v ještě akceptovatelné míře. Soud připomíná, že zrušení správního rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám správních rozhodnutí, kdy pro úplnou absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze správní rozhodnutí meritorně přezkoumat (např. rozsudek NSS ze dne 6. 5. 2021, č. j. 7 Azs 350/2020 - 22). Ze závěrů správních orgánů je přitom zřejmé, že umístění stavby je z dopravního hlediska přípustné a také za jakých podmínek. Nadřízené dotčené orgány reflektovaly odvolací námitky žalobkyně i předložený posudek. Odůvodnění závazných stanovisek by jistě mohlo být v tomto směru podrobnější a přesvědčivější, je však Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

přínejmenším (v ještě přípustném rozsahu) zřejmé, proč se těmito otázkami nadřízené dotčené orgány blíže nezabývaly, resp. zabývat nemohly – pro ministerstvo dopravy nebyly relevantní námitky týkající se ulice Polygrafická (ve vztahu k Černokostelecké žádné pochybnosti nemělo), dopravní odbor žalovaného pak ohledně ostatních komunikací odkázal ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti provozu na řízení o připojení komunikace, v němž se vyjadřuje i Policie ČR (jinými slovy, nejedná se o úkol silničního správního úřadu). Kromě toho argumentoval územním plánem či možností pozdější úpravy dopravního značení.

32. Klíčové pak je, že úspornost závazných stanovisek nadřízených dotčených orgánů do jisté míry „dohnal“ žalovaný, který se blíže věnoval i obsahu dopravního posudku, a to jak z hlediska dopadů na ulici Černokostelecká (výslovně zdůraznil, že nebudou negativní), tak ve vztahu k ostatním komunikacím, přičemž především akcentoval, že posudek nezohledňuje budoucí rekonstrukci ulice Polygrafická, k níž nutně dojde. Jinými slovy odůvodnil, proč není vadou, že se nadřízené dotčené orgány jeho závěry blíže nezabývaly. Podle soudu lze proto jak závazná stanoviska (stanoviska obou stupňů je nutné v tomto ohledu vnímat jako jeden celek), tak napadené rozhodnutí považovat za přezkoumatelné – **první žalobní bod** není důvodný.
33. Je pak na soudu věcně přezkoumat, jestli skutečně dotčeným orgánům nepřisluší samostatně hodnotit dopad záměru na bezpečnost a plynulost provozu a v tomto ohledu předložené podklady (do jaké míry bylo lze odkázat na řízení o připojení komunikace), jestli se tyto otázky skutečně dotýkají veřejného zájmu, nikoli práv žalobkyně, a konečně, zda a do jaké míry předložený dopravní posudek umístění záměru vůbec relevantně zpochybňuje. K posouzení těchto otázek se ve spise nachází všechny relevantní podklady, a soud proto mohl přistoupit k věcnému přezkumu.

VI.C Dopravní řešení záměru v územním řízení

34. Soud zdůrazňuje, že vyřešení dopravního přístupu a napojení záměru patří mezi jedny z podstatných otázek řešených v rámci územního řízení. V souladu s § 90 odst. 1 stavebního zákona stavební úřad v územním řízení vedle toho, zda je záměr v souladu s požadavky zákona a jeho prováděcích právních předpisů [písm. a)], posuzuje i požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu stran možnosti a způsobu napojení záměru [písm. b)] a samozřejmě i soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky dotčených orgánů [písm. c)]. Význam napojení na dopravní infrastrukturu potvrzuje i odborná literatura: „(z)vlášť významným požadavkem při posuzování záměru žadatele je vazba na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, která musí být v územním řízení jednoznačně vyřešena.“ (MACHAČKOVÁ, J. § 90 [Posuzování záměru žadatele]. In: MACHAČKOVÁ, J. a kol. *Stavební zákon*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 506.; viz též rozsudek NSS ze dne 13. 1. 2023, č. j. 5 As 408/2021 - 52).
35. Lze doplnit, že podle § 79 odst. 1 stavebního zákona „rozhodnutí o umístění stavby vymezuje stavební pozemek, umísťuje navrhovanou stavbu, stanoví její druh a účel, podmínky pro její umístění, pro zpracování projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení, pro ohlášení stavby a **pro napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**“ (pozn. zvýraznění doplněno). Podpůrně lze poukázat i na § 23 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, jenž na citované ustanovení navazuje a podle kterého připojení staveb na pozemní komunikace musí vyhovovat požadavkům

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

bezpečného užívání staveb a bezpečného a plynulého provozu na přilehlých pozemních komunikacích. V Praze samozřejmě platí nařízení č. 10/2016 Sb. HMP, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy; dále jen „PSP“). To se požadavkům na dopravní infrastrukturu věnuje méně. Snad jen v § 17 stanoví, že povrchové úrovněvé křížení pěších nebo cyklistických tras s trasami motorových vozidel (s výjimkou dálnic) bude upřednostněno před podchody a nadchody (odst. 1), nebo že komunikace v oblastech s nízkou intenzitou motorové dopravy a zvýšenými nároky na pobytovou kvalitu veřejných prostranství budou přednostně řešeny jako zóny s omezenou rychlostí se smíšeným provozem motorové a bezmotorové dopravy (odst. 5). Jiné požadavky na připojení nových staveb a návaznost na dopravní infrastrukturu zde stanoveny nejsou. Z toho ovšem jistě nelze dovozovat, že by zajištění bezpečného a plynulého provozu PSP nepožadovaly.

36. V každém případě, řešení dopravního připojení na veřejnou dopravní infrastrukturu v územním řízení v sobě nutně nezahrnuje jen vzájemné napojení cest či ulic, ale i s tím spojenou otázku navazující dopravní situace, vč. bezpečného a plynulého provozu na přilehlých komunikacích. To lze dovodit i z judikatury správních soudů. Ty vychází z toho, že napojení záměru musí být v rámci územního řízení jednoznačně vyřešeno (např. rozsudek NSS ze dne 11. 2. 2019, č. j. 5 As 282/2016 - 21, bod 22). Primárně se tak samozřejmě bude dít v rámci řízení o připojení nemovitosti k pozemní komunikaci ve smyslu § 10 zákona o pozemních komunikacích, takže samo připojení pak již nemůže být předmětem územního řízení a v tomto směru již nelze vznášet námitky (srov. rozsudek NSS ze dne 1. 11. 2022, č. j. 10 As 214/2020 - 39).
37. Řízení o povolení připojení nemovitosti ovšem řeší skutečně jen otázku vlastního napojení. Jak uzavřel NSS v nedávném rozsudku ze dne 13. 1. 2023, č. j. 5 As 408/2021 - 52, z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu se v tomto řízení posuzuje pouze bezpečnost místa připojení jako takového, především s ohledem na rozhledové poměry a technické parametry (§ 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích). Konstatuje se zde toliko soulad připojení s požadavky prováděcí vyhlášky, neaprobujeme existence připojení jako takového (rozsudek NSS ze dne 10. 10. 2013, č. j. 7 As 95/2013 - 74), cílem je upravit pouze a výhradně „místo styku“ dvou pozemních komunikací (Černínová, M., Černín, K., Tichý, M., *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, komentář k § 10, dostupné v ASPI).
38. To také znamená, že jen v tomto ohledu se pro účely daného řízení vyjadřuje Policie ČR. Samo povolení připojení (posouzení jeho bezpečnosti) ještě nic nevypovídá o bezpečnosti a plynulosti provozu z pohledu širších vztahů. NSS v citovaném rozsudku č. j. 5 As 408/2021 - 52, jenž se týkal umístění stavby bytového domu (tedy ne zcela nepodobné situace nyní projednávané věci), také zdůraznil, že orgánem příslušným k posouzení souladu umístění stavby z hlediska řešení místních a účelových komunikací ve smyslu § 40 odst. 4 písm. d) zákona o pozemních komunikacích je silniční správní úřad, který by se měl vyjádřit ke kapacitě dotčené pozemní komunikace z hlediska plynulosti a bezpečnosti dopravy.
39. Podle soudu tak neobstojí základní východisko dotčených orgánů i žalovaného, že obavy žalobkyně ohledně plynulosti a bezpečnosti provozu mohou být, resp. byly rozptýleny právě vydáním povolení o připojení komunikace, k němuž se vyjadřovala i Policie ČR. Tento omyl však ještě nutně nemusí vést ke zrušení napadeného rozhodnutí. Soud se dále Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

musel ještě zabývat tím, do jaké míry může tyto otázky svými námitkami zpochybňovat právě žalobkyně a jestli se jí podařilo těmito námitkami a předloženým posudkem dopravní řešení skutečně relevantně zpochybnit.

VI.D Dotčení práv žalobkyně
/k bezpečnosti provozu/

40. Soud zdůrazňuje, že v obecné rovině žalobkyně jistě byla oprávněna jako účastník územního řízení vznášet námitky proti dopravnímu řešení záměru, resp. proti zhoršení dopravní situace v místě. Pokud umístěná stavba mohla zasáhnout do práva na pokojné užívání jejích nemovitostí (dopravní dostupnost), představovala přímé dotčení vlastnických práv (např. rozsudky NSS ze dne 31. 7. 2013, č. j. 7 As 17/2013 - 25, č. 2932/2013 Sb. NSS, a ze dne 13. 11. 2020, č. j. 5 As 270/2019 - 69). Řádné posouzení vztahu mezi umísťovanou stavbou a dopravní infrastrukturou v dotčeném území je ostatně jedním z podstatných úkolů územního řízení (viz výše).
41. Na druhou stranu by se vznášené námitky měly vždy přísně týkat právě a jen právní sféry účastníka řízení. Podle § 89 odst. 4 věta druhá stavebního zákona platí, že účastník podle § 85 odst. 2 písm. a) a b) tohoto zákona (tedy i žalobkyně) může uplatňovat námitky proti projednávanému záměru pouze v rozsahu, v jakém může být jeho právo přímo dotčeno. Uvedený závěr je opakovaně potvrzován v judikatuře správních soudů (za všechny viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 10. 2022, č. j. 10 As 522/2021 - 126). Také ohledně následného soudního přezkumu platí, že správní soudy v souladu s § 2 a 65 s. ř. s. provádějí přezkum napadeného rozhodnutí a řízení pouze v rozsahu, v jakém bezprostředně zasahuje do právní sféry žalobce. Jejich úkolem není chránit veřejný zájem a objektivní zákonnost či právní zájmy třetích osob.
42. Je proto nutné rozlišovat, zda a do jaké míry se jednotlivé otázky spojené se zhoršením dopravní situace v dotčeném území přímo dotýkají práv žalobkyně. Zhoršení dopravní obslužnosti sousedních pozemků takovou otázkou nepochybně být může, bezpečnost chodců či cyklistů už ovšem nutně ne (v situaci, kdy podstatou argumentace žalobkyně je obslužnost jejího skladu nákladní automobilovou dopravou, nikoli pohyb pěších). Například v rozsudku ze dne 15. 12. 2011, č. j. 1 As 133/2011 - 127, body 32 a 34, NSS na podkladě námitek v rámci stavebního řízení, zdůraznil, že obava o bezpečnost občanů, resp. zde o nedodržování nejvyšší povolené rychlosti na místní komunikaci není relevantní skutečností, která by znamenala zásah do vlastnického práva účastníka řízení. Dokonce doplnil, že „*otázky bezpečnosti provozu na komunikaci nejsou předmětem stavebního řízení (ani řízení územního). ... Prevenci v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu provádí v souladu s § 124 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad, případně Policie České republiky.*“ (pozn. zvýraznění doplněno zdejším soudem).
43. Takto obecný závěr by s ohledem na výše uvedené byl zřejmě příliš příkrý a zjednodušující. V odůvodněných případech může být pro účastníky územního řízení (zejména sousedy) relevantní právě i bezpečnost provozu na komunikaci, po níž se například pohybují. Lze ostatně odkázat na již opakovaně citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 408/2021 - 52, bod 21, který přípustnost námitek ohledně řešení dopravní infrastruktury odůvodnil právě i namítanou bezpečností chodců a cyklistů – jednalo se ovšem o fyzickou osobou, jež v sousedství záměru bydlela.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

44. Žalobkyně v nynější věci je právnickou osobou, která navíc své dotčení odvozuje od provozování skladu a jeho obsluhy nákladní dopravou. Není proto zcela zřejmé, jak se jí bezpečnost chodců a cyklistů z bytových domů přímo dotýká, resp. jak zasahuje do jejího legitimního zájmu na realizaci podnikání, jak tvrdila v žalobě. Blíže neuvedla, jaká nadměrná rizika spojená s jejím podnikáním by pohyb chodců a cyklistů pro ni znamenal. Obecně nahlíženo přitom nejsou tito účastníci silničního provozu pro nákladní vozidla potenciálním ohrožením; za dostatečně závažný soud nepovažuje ani možný předpoklad, že řidiči nákladních vozidel budou muset jezdit opatrněji (nehledě na to, že tuto otázku ani žalobkyně nerozváděla). Z pouhého postavení žalobkyně jako účastníka řízení nelze dovozovat její automatické dotčení ze všech možných hledisek. Soud proto souhlasí se žalovaným, že zpochybněná bezpečnost chodců a cyklistů se v tomto případě práv žalobkyně přímo nedotýká, resp. žalobkyně vztah této otázky ke své právní sféře nespecifikovala. Z pohledu soudu se tak skutečně snaží chránit především veřejný zájem.
45. Tvrzením žalobkyně i dopravnímu posudku bylo nadto společné, že své námitky (a to se netýkalo jen bezpečnosti) vztahovaly k aktuálnímu stavu ulice Polygrafická, na což žalovaný příhodně upozornil i v napadeném rozhodnutí. Ze všech podkladů ovšem vyplývá, že stavebník, resp. správce komunikace počítají s rekonstrukcí a rozšířením této ulice: TSK a.s. ve svém stanovisku ze dne 31. 12. 2019 jako nezbytnou podmínku realizace záměru stanovilo rekonstrukci ulice Polygrafická od nové okružní křižovatky až po ulici Sazečská s tím, že musí být zřízena ochranná opatření zabráňující najíždění a parkování kamiónů na chodnících (z tvrzení stavebníka se podává, že k povolení rekonstrukce již došlo, nicméně k tomu soud s ohledem na § 75 odst. 1 s. ř. s. přihlížet nemůže, jakkoli by to mohlo jen potvrdit výše uvedené). Soud dále odkazuje i na podmínku pro umístění stavby č. 74, kterou stavební úřad v prvostupňovém rozhodnutí závazně stanovil rozšíření komunikace Polygrafická na konkrétní pozemky. Rovněž podmínky závazných stanovisek s budoucí rekonstrukcí obecně počítají a stanovují podmínku dodržení všech příslušných norem (s ohledem na shora rekapitulovaný obsah jednotlivých podkladů tak nelze souhlasit ani s tvrzením žalobkyně, že stanovené podmínky reagují jen na dobu realizace stavby).
46. Jinak řečeno, soud nezpochybňuje věcné závěry posudku, pokud jde o aktuální rizika pro chodce a cyklisty, ty jsou jasné a srozumitelné. Zpracovatelé ovšem nehodnotili budoucí stav komunikace, jenž je s realizací záměru úzce spojen (hodnotili aktuální rizika střetu chodců a vozidel, aktuální řešení dopravy v klidu – parkování, stav chodníků). Nezohledňují ovšem rizika po rekonstrukci Polygrafické, kterou je záměr fakticky podmíněn, sami naopak jako nápravné opatření navrhuji právě stavební úpravy dotčených míst. V zásadě bez významu je proto i otázka, kudy se budou chodci a cyklisté pohybovat. Jakkoli se žalovaný sice přesvědčivě nevypořádal s odůvodněnými závěry posudku, resp. následující reakcí zpracovatelů ze dne 9. 2. 2018 ohledně významného využívání ulice Polygrafická v návaznosti na zastávky MHD či turistické trasy, rizikovost pohybu chodců tak jako tak nebyla těmito podklady hodnocena ke stavu po rekonstrukci ulice.
47. Kromě toho, přestože chodci i cyklisté zřejmě budou využívat i ulici Polygrafická, jak uváděli zpracovatelé dopravního posudku, vzhledem k umístění záměru na východ od podchodu pod železniční vlečkou a umístění některých autobusových zastávek u vlastního podchodu či zastávky metra Depo Hostivař, lze předpokládat, že chodci budou v podstatné míře využívat k přístupu k zastávkám právě i podchod, jak upozorňoval žalovaný a jak navrhl projektant (nemusí jít nutně o méně výhodnou trasu). Pro řešení
- Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

zvýšení pohybu chodců a cyklistů lze samozřejmě uvažovat i o budoucí korekci místní úpravy provozu (jež je otázkou následného posouzení a následných řízení). Na to upozorňovala i změna závazného stanoviska dopravního odboru žalovaného i napadené rozhodnutí; tyto změny pak budou muset být projednány i s Policií ČR (viz i str. 17 napadeného rozhodnutí).

48. Již jen nad rámec nezbytného odůvodnění lze ještě doplnit, že Policie ČR se v tomto případě celou dopravní situací ve svém stanovisku ze dne 13. 6. 2019 zabývala šířeji (nejen prostým napojením komunikace). To lze dovodit z toho, že v záhlaví stanoviska odkazovala na § 16 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích, který určuje, že v územním řízení je policie odpovědná za zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, jde-li o stavbu pozemní komunikace. Jakkoli se tento odkaz patrně týkal nově zřizovaných komunikací v rámci záměru, nikoli rekonstrukce ulice Polygrafická, lze dovodit, že zvýšením provozu se policie zabývala komplexně, pro celou oblast: k dokumentaci ke stavebnímu povolení požadovala i kapacitní posouzení signalizačního značení atd. Přesto uzavřela, že požadavkům plynulosti a bezpečnosti záměr ještě vyhovuje. V každém případě, otázka bezpečnosti chodců, popř. cyklistů obecně přesahuje přímé dotčení právní sféry žalobkyně – ta dostatečně nespecifikovala, jak přesně se jí ohrožení chodců reálně dotkne.

VI.E Plynulost provozu

/dopravní obslužnost areálu žalobkyně/

49. Zbývá tedy ještě blíže posoudit otázku plynulosti provozu, jež se jistě dotýká i obslužnosti areálu žalobkyně, a tedy i jejích práv. Žalobkyně ovšem ve vztahu k dopadům na plynulost provozu žádnou konkrétní žalobní námitku nevznesla, poukázala toliko na nedostatečné vypořádání jejích odvolacích námitek a závěrů znaleckého posudku ze strany správních orgánů (nadřízených dotčených orgánů i žalovaného). Soud připomíná, že hodnocení nárůstu dopravy a kapacity komunikací se věnovala především aktualizace Dopravně inženýrských podkladů z října 2016 Ateliéru Promika, která připustila výrazný nárůst dopravy, konstatovala však dodržení kapacity rozhodných křižovatek, a dále již několikrát zmíněný dopravní posudek. Ten nedoporučil realizaci záměru i s ohledem na jeho vliv na plynulost provozu.
50. Nadřízené dotčené orgány přitom na tyto závěry skutečně explicitně nereagovaly.
51. Jak už ovšem soud popsal výše, z pohledu stanoviska Ministerstva dopravy šlo jen o formální pochybení. Ministerstvo totiž vyšlo z toho, že se námitky žalobkyně týkají primárně ulice Polygrafická. To sice není úplně přesné – žalobkyně upozorňovala i na kapacitu navazujících křižovatek, vč. křižovatky Sazečská x Černokostelecká –, nicméně věcně ministerstvo podle soudu nepochybovalo. S těmito námitkami a obsahem posudku se totiž fakticky ani vypořádat nemuselo – posudek negativní dopady na tuto komunikaci neidentifikoval. Právě na tuto skutečnost žalovaný na str. 19 napadeného rozhodnutí žalobkyni upozornil. Podle soudu přitom tímto poukazem nezpochybňoval jiné závěry posudku, týkající se dalších komunikací, zjevně na to upozornil právě ve vztahu ke stanovisku Ministerstva dopravy. To se ani k ulici Polygrafická, ani Sazečská vyjadřovat nemohlo. Jen pro úplnost soud dodává, že žalovaný nad rámec závěrů ministerstva nehodnotil žádné odborné otázky, jako jsou např. dopravní modely apod., k nimž by sám nemusel být povolán. Posuzoval jen vyřčené závěry posudku a jejich dopady na řešenou věc.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

52. Pokud jde o měnící závazné stanovisko odboru dopravy žalovaného, i zde musí soud přisvědčit žalobkyni, že se k dopravnímu posudku nadřízený orgán konkrétně nevyjádřil, dokonce jej odmítl jako podklad, který není oprávněn hodnotit. K namítanému nárůstu dopravy nadřízený orgán na str. 6 svého stanoviska uvedl, že u podobných záměrů je s ním nutné počítat vždy a tomu také následně přizpůsobit opatření na místě (místní úprava provozu atd.); zároveň není důvod se domnívat, že by územní plán s nárůstem nepočítal.
53. Soud ve shodě se žalobkyní nerozumí, proč by k dopravnímu posudku neměl orgán, jehož úkolem je v souladu s § 40 odst. 4 písm. d) zákona o pozemních komunikacích posoudit řešení místních a účelových komunikací, přihlížet. Jde o podklad jako jakýkoliv jiný, který se v podstatné míře vztahuje k otázkám řešeným právě tímto dotčeným orgánem. Tato vada závazného stanoviska ovšem nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť tvrzení žalobkyně opřené o závěry posudku ve skutečnosti nenaznačovala znemožnění či výrazné omezení dopravní dostupnosti jejího průmyslového areálu – zpracovatelé sice realizaci záměru nedoporučovali, nicméně z ničeho se nepodává, jak zásadním způsobem, kromě prodloužení cestovní doby o několik minut v ranní špičce, bude přístup k areálu žalobkyně omezen. Žalovaný se nadto závěry posudku alespoň stručně zabýval a dospěl k závěru, že není překážkou rozhodnutí o umístění záměru (popsal, že posudek hodnotí situaci v místě pozitivně, jako problematické vidí jen stání vozidel, zejména nákladních). Jinými slovy, podle žalovaného není předmětný posudek vůbec relevantní podklad potvrzující tvrzení žalobkyně.
54. Soud připouští, že ani hodnocení žalovaného zde nebylo zcela přesné, resp. úplné. Posudek totiž jednoznačně identifikuje problematická místa spojená s nárůstem dopravy vlivem záměru, jak je žalobkyně popsala ve své replice, tj. ulici Polygrafická po křižovatku se Sazečskou a ulici Sazečská po křižovatku s Černokosteckou. Na druhou stranu, aniž soud nárůst dopravy bagatelizuje, posudek v případě ulice Polygrafická (str. 32) předpokládá nárůst cestovní doby i zdržení v koloně *v řádu minut*, a to prakticky jen v ranní špičce (srov. obr. 45 a 52). V případě ulice Sazečská je nárůst ještě méně významný (obr. 47 a 53). To vše pro případ delšího cyklu prioritizujícího ulici Černokosteckou (při zkrácení cyklu bude dopad v ulicích Polygrafická a Sazečská menší). Podle soudu proto nejde o natolik významný nárůst dopravy, jenž by snad zabraňoval umístění záměru z důvodu kolize s oprávněnými zájmy žalobkyně. Již odbor dopravy žalovaného ve svém změnovém stanovisku poukázal na to, že pokud záměr odpovídá územního plánu, je zřejmé, že ten s tomu odpovídajícím nárůstem obecně počítá. Z ničeho přitom nevyplývá zásadní omezení či snad znemožnění dopravní dostupnosti areálu žalobkyně, které by její podnikání výrazněji omezovalo. Žalovaný v tomto ohledu správně připomněl, že se změnou dopravní situace spojené se stavební činností či posléze realizovaným záměrem mohla počítat. Žalobkyně vskutku nemá žádné garantované právo na využití stávajících komunikací v dosavadní míře (s dosavadním komfortem), vč. např. možnosti parkování nákladních vozidel.

VII. Závěr a náklady řízení

55. Na základě všech shora uvedených skutečností soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
56. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch, proto jí právo na náhradu nákladů řízení nenáleží. Žalovanému pak

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

žádné náklady v souvislosti s vedením předmětného řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly. Soud mu proto náhradu nákladů řízení nepřiznal.

57. O náhradě nákladů řízení osob zúčastněných na řízení soud rozhodl v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s. tak, že jim náhradu nákladů nepřiznal, neboť jim v tomto řízení ani neuložil žádnou povinnost, s jejímž plněním by jim náklady případně vznikly.

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 13. července 2023

Mgr. Martin Lachmann v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.