



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Petra Mikeše a soudců Václava Štencle a Milana Podhrázkého v právní věci v právní věci žalobců: **a) R. G., b) Ing. M. M., c) Mgr. M. M., d) JUDr. V. W., e) V. M.**, všichni zast. Mgr. Danielelem Jankaničem, advokátem se sídlem Přístavní 531/24, Praha 7, proti žalovanému: **Magistrát hlavního města Prahy**, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1, za účasti osob zúčastněných na řízení: I) Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, zast. JUDr. Jindřichem Vítkem, Ph.D., advokátem se sídlem Šafaříkova 201/17, Praha 2, II) Lepší Chuchle z. s., se sídlem Hvězdářská 514/10, Praha 5, zast. JUDr. Emilem Fleglem, advokátem se sídlem K Chaloupkám 2, Praha 10, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 8. 2021, čj. MHMP 1189353/2021, o kasačních stížnostech žalobců a), c), d) a e) proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 12. 9. 2022, čj. 17 A 120/2021-143,

t a k t o :

- I. Kasační stížnosti **se zamítají**.
- II. Žalobci **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci a předcházející soudní řízení

[1] Předmětem sporu v této věci je zákonnost umístění záměru nadjezdu, který má nahradit úrovnňové křížení pozemní komunikace s železnicí, zejména z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí, překročení hygienických limitů pro hluk a prašnost a zásahu do

krajinného rázu a pohody bydlení žalobců. Nejvyšší správní soud se zabýval také přípustností kasačních námitek, přezkoumatelností napadeného rozsudku a otázkou, zda může být stanovisko obce jakožto vlastníka dopravní infrastruktury, předložené v územním řízení, považováno za neplatné z důvodu rozporu projevu vůle s usnesením zastupitelstva obce.

[2] Úřad městské části Praha 16 (dále „*stavební úřad*“) vydal k žádosti Správy železnic, státní organizace (dále „*stavebník*“), rozhodnutí z 8. 11. 2019, čj. 011150/19/OVDŽP, o umístění stavby pro záměr nazvaný „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd*“ (dále „*záměr*“). Proti tomuto rozhodnutí se žalobci a další osoby odvolali. Žalovaný v záhlaví uvedeným rozhodnutím odvolání zamítl a rozhodnutí stavebního úřadu potvrdil.

[3] Rozhodnutí žalovaného žalobci napadli žalobami u Městského soudu v Praze. Ten je v záhlaví uvedeným rozsudkem zamítl.

[4] Městský soud neshledal napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné, neboť námitkou chybějícího stanoviska městské části k připojení záměru na stávající komunikaci se žalovaný zabýval, byť v rámci vypořádání námitek jiného odvolatele. Věcně k této námitce městský soud poznamenal, že bylo vyžadováno stanovisko vlastníka, nikoliv jeho souhlas. Městskou část zastupuje navenek starosta a správním orgánům přísluší pouze posoudit, zda je stanovisko podepsáno oprávněnou osobou, nikoliv jakými vnitřními procesy bylo obsahu stanoviska dosaženo. Součástí správního spisu je navíc rozhodnutí silničního správního úřadu o povolení připojení pozemní komunikace, kterým byly správní orgány vázány. Městský soud dále zdůraznil, že povinností správních orgánů bylo posoudit záměr předložený stavebníkem ve variantě nadjezdu z hledisek daných v § 90 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Odkaz žalobců na Strategii rozvoje metropolitní železnice č. 08/2018, která byla toliko podkladem k tvorbě územního plánu, je proto irrelevantní. Posouzení souladu záměru s územně plánovací dokumentací, cíli a úkoly územního plánování a § 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 (pražské stavební předpisy), ze strany správních orgánů vyhodnotil městský soud s ohledem na obecnost vznesených žalobních námitek jako dostatečné.

[5] Důvodným městský soud neshledal ani žalobní bod, podle něhož měl být záměr posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí. Žalobci toliko obecně nesouhlasili se závěrem, že délka záměru nepřesahuje 500 m. Neuvedli však žádné konkrétní skutečnosti, které by závěr žalovaného zpochybnil. Žalovaný také s odkazem na metodický výklad Ministerstva životního prostředí zdůvodnil, proč přihlédl pouze k té části stavby, která je novostavbou, a proč se jedná o samostatný záměr, který není součástí záměru „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)*“ (dále „*záměr optimalizace trati*“). Žalobci se závěry žalovaného nepolemizovali. Tvzení o překročení stanoveného limitu 1 000 vozidel za 24 hodin žalobce c) vznesl až v žalobě a nedoložil žádnými podklady. Podle závazných stanovisek naproti tomu nebude docházet k překročení hygienických limitů hluku. Nebyl důvod, aby se správní orgány zabývaly variantou podjezdu. Městský soud poukázal na to, že žalovaný rovněž sdělil, že nelze přistoupit ke komplexnímu posouzení hluku z provozu nadjezdu a železniční tratě proto, že oba liniové zdroje mají různé hygienické limity. Žalovaný nepovažoval za racionální ani obavu z nárůstu intenzity dopravy, neboť záměr

pokračování

nevytváří nový cílový zdroj dopravy, ani nezvyšuje kapacitu komunikační sítě v oblasti Velká Chuchle. V napadeném rozhodnutí bylo také sděleno, na základě jakých skutečností a důvodů dospěl žalovaný k závěru, že nebudou překročeny limity pražnosti. Ze strany žalobců nedošlo k relevantnímu zpochybnění závěrů žalovaného. Ministerstvo životního prostředí v závazném stanovisku uvedlo, proč záměr neovlivní stávající estetické hodnoty (krajinný ráz a výhled na kostel sv. Jana Nepomuckého). Záměr není funkčně ani rozsahem výrazným prvkem v krajině, je umisťován na úpatí svažitého terénu a uvedený kostel je mnohem výše, takže záměr nenaruší panorama.

[6] Proti rozsudku městského soudu podali původně kasační stížnosti všichni žalobci. Žalobce b) následně svou kasační stížnost vzal zpět a Nejvyšší správní soud usnesením z 7. 11. 2022, čj. 8 As 236/2022-93, vzal toto zpětvzetí na vědomí.

II. Obsah kasačních stížností a dalších vyjádření

[7] Žalobci a), c), d) a e) (stěžovatelé) ve svých kasačních stížnostech uplatňují takřka shodné námitky rozdělené do šesti okruhů. Výjimkou je stěžovatel a), který ve své kasační stížnosti neuplatňuje poslední dva okruhy námitek.

[8] V prvním okruhu stěžovatelé namítají, že úkony starosty městské části Praha 16 nebylo možné považovat za stanoviska. Ke stanoviskům starosty nemohlo být přihlíženo, jelikož se jednalo o úkony absolutně neplatné pro rozpor se závazným usnesením zastupitelstva městské části. Stěžovatelé nesouhlasí, že správní orgány neměly posuzovat platnost stanoviska. Tím, že se touto otázkou nezabývaly, zatížily řízení podstatnou procesní vadou, která musí vést ke konstatování nepřezkoumatelnosti správních rozhodnutí. Městský soud posoudil otázku platnosti stanovisek nesprávně.

[9] Druhý okruh námitek směřuje proti závěru, že se jedná o tzv. podlimitní záměr nepodléhající posuzování vlivů na životní prostředí, neboť nepřesáhne délku 500 metrů. Stěžovatelé považují za zřejmé, že v souvislosti s realizací záměru dojde k rozšíření komunikace v ulici Nad drahou po celé její délce. Pokud má mít těleso nadjezdu podle žadatele 425 metrů, pak se musí délka rozšiřované komunikace Nad drahou pohybovat někde na úrovni 250 až 300 metrů. Stěžovatelé nerozumí tomu, co bylo žalovanému nebo městskému soudu na tom nejasné. Z výkresů je naprosto jasné, že komunikace Nad drahou bude vyžadovat úpravy v délce nad 75 metrů. Délku upravovaných komunikací je nutno přičítat k délce nové stavby (tělesa nadjezdu). Městský soud se podstatou námitky nezabýval. Pokud by tak učinil, pak by musel dospět k závěru, že metodický výklad Ministerstva životního prostředí neobstojí, neboť je přinejmenším zmatečný. Je nelogické, aby si úřad k tomu, zda záměr bude nutno posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí, nejdříve učinil sám závěr o tom, zda nějaká část stavby může významně zatížit životní prostředí. Faktické odmítnutí zabývat se žalobní námitkou činí napadený rozsudek nepřezkoumatelným.

[10] V třetím okruhu stěžovatelé namítají, že záměr měl být posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí spolu se souvisejícím záměrem optimalizace trati. Stavebník se podle nich dopustil nepřípustného parcelování záměru (tzv. salámové metody), aby se vyhnul nutnosti posouzení vlivů záměru. Rozhodující je skutečný úmysl stavebníka a ten od počátku počítal se záměrem jako se součástí investiční akce „Optimalizace trati Praha –

Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“. V této souvislosti stěžovatelé odkazují na odpověď Správy železnic k žádosti o informace. Městský soud podle nich jejich argumentaci nezohlednil.

[11] Argumentace uplatněná ve čtvrtém okruhu se týká překročení hygienických limitů pro hluk a prašnost. Městský soud se podle stěžovatelů dostatečně nevypořádal s jejich žalobní námitkou. Stěžovatelé opakují, že záměr povede ke zvýšení již tak vysoké hlučnosti dopravy v postižené lokalitě. Kromě hlukových emisí ze železniční dopravy přibude hlučnost ze silniční dopravy. Lze očekávat zvýšení intenzity dopravy (mimo jiné i proto, že má jít o objízdnu trasu v případě zácpy v ulicích Strakonická a K Barrandovu). To vše povede k překračování hygienických limitů pro hluk i prašnost, snížení komfortu bydlení a zhoršení životního prostředí, což bude mít za následek zásah do práva nerušeného užívání vlastnictví stěžovatelů. Stěžovatelé nesouhlasí s izolovaným posouzením limitů pouze pro záměr, aniž by bylo přihlédnuto k již existující zátěži. V případě vybudování železobetonové stavby nadjezdu včetně opěrných zdí dojde v důsledku tříštění zvuku k zesílení hlukové zátěže z projíždějících vlaků. K dalšímu zesílení hlukové zátěže dojde po dokončení záměru optimalizace trati a zvýšení rychlosti vlaků. Zdrojů hluku je více – provoz vozidel v ulicích Mezichuchelská a Strakonická a hluk z vlaků. Nadjezd nebude chráněn protihlukovými zábranami. Jeho výška bude v nejvyšším bodě 11,12 m, což logicky přinese větší hlukovou zátěž. Stěžovatelé nesouhlasí s tvrzením městského soudu, že nedojde ke zvýšení dopravy ve Velké Chuchli, neboť nelze předpokládat, že řidiči budou jezdit do Prahy přes Slivenec a Velkou Chuchli, neboť zde jsou serpentiny. Jedná se o tranzitní komunikaci z/do Radotína, Černošic a dále. V případě častých kolon od Plzně k Barrandovskému mostu budou řidiči právě vzhledem k nadjezdu volit objízdnu trasu přes Velkou Chuchli. Dojde k nepřiměřenému snížení pohody bydlení oproti možné variantě podjezdu. Podjezdy jsou běžně preferovány a jsou standardem.

[12] V rámci pátého okruhu námitek stěžovatelé c), d) a e) namítají nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku. Městský soud se podle nich nesprávně vypořádal s argumentem spočívajícím v odkazu na Strategii rozvoje metropolitní železnice č. 08/2018, s níž je záměr nadjezdu v rozporu. Městský soud se dále nevypořádal s argumenty poukazujícími na rozpor záměru s § 20 odst. 1 pražských stavebních předpisů, s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona a kritérii dle § 90 stavebního zákona, přestože žalobní námitky byly formulovány jasně a konkrétně.

[13] V šestém okruhu námitek stěžovatelé c), d) a e) namítají zásah záměru do krajinného rázu, kvality bydlení a výhledu na barokní kostel sv. Jana Nepomuckého. Městský soud se podle nich s námitkou nevypořádal a pouze odkázal na závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí. Nevysvětlil, z jakých důvodů dospěl k závěru, že záměr neovlivní krajinný ráz a estetické hodnoty. Nezvážil, že záměr bude ojedinělou stavbou. Plánované řešení dopravní situace je necitlivé vůči občanům Velké Chuchle a je v rozporu s trendem, neboť jsou v obdobných situacích upřednostňovány podjezdy. Je zarážející, že křížení v Radotíně a Černošicích je řešeno formou podjezdů. Nedávno zhotovené stavby OC Hornbach a Lidl krajinný ráz Velké Chuchle nenarušují a jsou od záměru poměrně daleko. Zpracované vizualizace byly záměrně vyhotoveny tak, aby pohled na nadjezd odpovídal závěrům žalovaného a stavebního úřadu. Záměrné zkreslení je zřejmé z toho, že vizualizace postrádá trakční sloupy, nad kterými nadjezd povede. Tyto sloupy jsou vyšší než přemostění.

pokračování

[14] Žalovaný ve vyjádření ke kasačním stížnostem uvádí, že ve svém rozhodnutí vysvětlil, proč je zpochybňování stanoviska vlastníka dopravní infrastruktury bezpředmětné za situace, kdy stavební úřad obdržel rozhodnutí o připojení na komunikaci, které je pro něj závazné. Stěžovatelé se domáhají ochrany práv odlišného účastníka územního řízení, a navíc proti jeho vůli. Svou argumentaci setrvale opírají o zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, jímž se postavení hlavního města Prahy a jejích městských částí neřídí. Ohledně námitek týkajících se posuzování vlivů na životní prostředí žalovaný převzal odborný názor dotčeného orgánu. Opakovaná nespokojenost stěžovatelů s vypořádáním této problematiky vyplývá z nepochopení rozsahu stavby. Stěžovatelé délku přemostění trati (181 m) zaměňují s celkovou délkou záměru (cca 425 m). Spekulace o výrazném nárůstu počtu projíždějících aut nemají oporu ve zjištěném stavu. Co se týče parcelace záměru, žalovaný vycházel z názoru orgánu posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr optimalizace trati a posuzovaný záměr jsou samostatné, svým charakterem odlišné. Záměr komunikačního propojení přes ČD je v Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy veden jako samostatná veřejně prospěšná stavba. Ohledně hygienických limitů pro hluk a prach vycházel žalovaný ze závazného stanoviska dotčeného orgánu. Argumentace stěžovatelů není způsobilá jeho odborný závěr vyvrátit. Podle hlukové studie nebude docházet k překročení hlukových limitů a na některých místech dojde naopak k poklesu akustické zátěže. Záměr optimalizace trati má směřovat ke snížení hluku. Vypořádání námitek týkajících se prašnosti stěžovatelé v žalobách nerozporovali. Věcně k těmto námitkám odkazuje žalovaný na sdělení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí z 3. 7. 2020.

[15] K námitce týkající se rozporu záměru se Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice podle žalovaného stěžovatelé neuvádějí, v čem je závěr soudu nesprávný. Veřejně prospěšné stavby nelze posuzovat ve variantním řešení – předmětem žádosti je nadjezd. Stavební úřad uvedl, proč byla zvolena forma nadjezdu. Žalobní námitku rozporu s § 20 odst. 1 pražských stavebních předpisů, s cíli a úkoly územního plánování a kritérii § 90 stavebního zákona uplatnili pouze stěžovatelé c) a d), a to jen v obecné rovině. Městský soud mohl jen obtížně na takto uplatněnou argumentaci reagovat. Žalovaný k těmto námitkám odkazuje na své vyjádření k žalobě. V reakci na námitky týkající se zásahu do krajinného rázu cituje závazné stanovisko dotčeného orgánu a k námitce omezení výhledu odkazuje na judikaturu, podle níž nemá vlastník nemovitosti garantované právo, aby byl výhled z jeho oken zachován. Městský soud vycházel z posouzení Ministerstva životního prostředí, které shrnul, a není zřejmé, jaké další vypořádání námitky by měl podle stěžovatelů soud provést. Stěžovatelé pomíjeli argumentaci uvedenou v napadeném rozhodnutí. Jejich nespokojenost s věcným vypořádáním nezpůsobuje nepřezkoumatelnost.

[16] Stavebník se jakožto osoba zúčastněná na řízení I. ke kasační stížnosti vyjádřil tak, že argumentace stěžovatelů má pouze zástupný charakter, neboť stěžovatelé sledují jediný cíl, a to změnu varianty záměru z nadjezdu na podjezd, který není proveditelný z mnoha důvodů, počínaje rozporem s územním plánem. Záměr představuje odstranění život ohrožujícího a nevyhovujícího stavu v podobě přejezdu. Mnohé námitky jsou obecné a neurčité a argumentace spočívá v ničím nepodloženém a spekulativním popírání obsahu závazných stanovisek. Stěžovatelé také ignorují zásadu koncentrace řízení. Námitka nedostatku stanoviska vlastníka pozemní komunikace stěžovatelům nenáleží. Ani případná vada stanoviska by na věci nemohla nic změnit, neboť bylo vydáno rozhodnutí o povolení připojení komunikace. Stěžovatelé navíc přehlížejí, že usnesení zastupitelstva, na které odkazují, bylo revokováno usnesením zastupitelstva z 17.3.2021. Městská část tuto vůli

projevila navenek také zpětvzetím odvolání. Stavebník dále odkazuje na judikaturu Nejvyššího soudu, podle níž omezení spočívající v nutnosti předchozího rozhodnutí kolektivního orgánu obce se vztahují pouze na hmotněprávní jednání. Žalobní bod týkající se délky záměru přesahující 500 metrů byl nekonkrétní. Ze spisu nevyplývá, že by mělo dojít k navýšení počtu jízdních pruhů. Argumentace stěžovatelů je navíc vnitřně rozporná, jestliže svá tvrzení považují za zjevná i laikovi, ale zároveň zdůrazňují, že pro nedostatek odborných znalostí nejsou schopni posoudit, zda se jedná o nadlimitní záměr. Není patrné, z čeho stěžovatelé dovozují, že záměr spolu se záměrem optimalizace trati tvoří jeden celek. Nelze zaměňovat investiční souvislost se souvislostí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podobnost formálních názvů je dána praxí stavebníka, který označuje záměr počátkem a koncem úseku tratě. Společná část názvu odkazuje na onu investiční souvislost. Jde o nezávislé stavby, optimalizace trati již probíhá a chýlí se ke konci, jedna stavba je železniční, druhá silniční. Záměr navíc bude mít jiného vlastníka. Ve zbytku stavebník odkazuje na argumentaci městského soudu.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

III. 1 Nepřípustné kasační námitky

[17] Nejvyšší správní soud shledal některé kasační námitky nepřipustnými.

[18] Kasační stížnost lze podat jen z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. Kasační stížnost podaná z jiných důvodů je nepřipustná dle § 104 odst. 4 s. ř. s. Kasační stížnost je nepřipustná mimo jiné tehdy, pokud se kasační námitky mýlí s rozhodovacími důvody napadeného rozsudku (usnesení NSS z 21. 7. 2022, čj. 8 As 119/2022-19, bod [7], či z 4. 3. 2004, čj. 1 Azs 23/2004-55). Aby byly kasační námitky způsobilé k projednání, musí stěžovatel v kasační stížnosti vymezit rozsah přezkumu napadeného rozhodnutí a musí predestit a konkrétně sdělit, v čem spatřuje skutková či právní pochybení krajského (městského) soudu, a z kterých konkrétních důvodů závěry soudu považuje za nezákonné (rozsudek NSS z 31. 3. 2023, čj. 8 Azs 299/2020-41, bod [10]). Musí tedy vylíčit, kterých konkrétních nezákonných kroků, postupů, úkonů, úvah, hodnocení či závěrů se měl krajský (městský) soud vůči němu dopustit v procesu vydání rozhodnutí či přímo rozhodnutím samotným, a rovněž ozřejmit svůj právní náhled na to, proč se má jednat o nezákonnost (rozsudek rozšířeného senátu NSS z 20. 12. 2005, čj. 2 Azs 92/2005-58, č. 835/2006 Sb. NSS, a rozsudek NSS z 24. 1. 2023, čj. 6 As 358/2021-38, bod [11]).

[19] Uvedené požadavky nesplňuje kasační námitka, podle níž se městský soud nesprávně vypořádal se Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice, s níž je záměr podle stěžovatelů v rozporu. Stěžovatelé totiž v této námitce pouze konstatují nezákonnost závěrů městského soudu, aniž by však relevantním způsobem zpochybňovali argumentaci městského soudu k této námitce rekapitulovanou shora v bodě [4] (odstavec 41 napadeného rozsudku). Nepřípustnou je také námitka, podle níž je plánované řešení necitlivé vůči občanům Velké Chuchle, zejména majitelům přilehlých nemovitostí, životnímu prostředí a je zcela v rozporu s celorepublikovým a světovým trendem upřednostňování podjezdů. Napadený rozsudek není založen na závěru, že by plánované řešení bylo citlivé, nebo že by odpovídalo trendům. Uvedená argumentace se proto mýlí s důvody, na nichž je napadený rozsudek založen. Podobně je tomu v případě souvisejícího tvrzení stěžovatelů, že mimoúrovňová křížení téže trati na jiných místech jsou řešena formou podjezdů. Městský

pokračování

soud se zabýval zákonností umístění konkrétního záměru (v podobě nadjezdu), nikoliv tím, zda by nebylo z jakéhokoli důvodu vhodnější uskutečnit záměr jiný. Tvrzení stěžovatelů, že by jiná varianta řešení byla vhodnější, proto nejsou způsobilá zpochybnit závěr městského soudu, že záměr, který byl umístěn, splňuje požadavky stanovené právními předpisy.

[20] Podle § 104 odst. 4 s. ř. s. jsou dále nepřipustné takové kasační námitky, které stěžovatel neuplatnil již v řízení před krajským (městským) soudem, ačkoli tak učinit mohl.

[21] Z tohoto důvodu jsou nepřipustné námitky, že metodický výklad Ministerstva životního prostředí, který použil žalovaný, neobstojí, neboť je přinejmenším zmatečný. Tuto námitku (včetně související argumentace) mohli stěžovatelé uplatnit již v rámci své žaloby, neboť uvedeným metodickým výkladem argumentoval již žalovaný ve svém rozhodnutí. Stěžovatelé však v žalobách nezpochybnili ani tento metodický výklad, ani v něm obsaženou interpretaci přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Zpochybňovali jednak právní názor žalovaného, že do limitu pro podlimitní záměry (v daném případě délka 500 m) lze zahrnout pouze tu část stavby, která je novostavbou, jednak samotné skutkové zjištění, že délka záměru nepřesahuje 500 m.

[22] Ze stejného důvodu jsou nepřipustnými také námitky, podle nichž byly vizualizace k záměru zřejmě záměrně vyhotoveny tak, aby pohled na nadjezd odpovídal závěrům žalovaného a stavebního úřadu o zachování krajinného a estetického rázu oblasti. Také tyto námitky mohli stěžovatelé v žalobách uplatnit, neboť vizualizace byly jakožto podklad správních rozhodnutí obsahem správního spisu a stěžovatelé měli možnost se v průběhu správního řízení s tímto podkladem seznámit.

III. 2 Nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku

[23] Co se přípustných kasačních námitkách týče, kasační stížnost není důvodná.

[24] Stěžovatelé nejprve obecně uvádí, že napadený rozsudek je nepřezkoumatelný, což posléze opakují také u některých konkrétních kasačních námitkách. Vedle toho na více místech kasační stížnosti poukazují na to, že se městský soud určitými otázkami nezabýval, žalobní argumentaci nezohlednil, respektive nevypořádal. Také tyto námitky jsou svou povahou námitkami nepřezkoumatelnosti, neboť podle konstantní judikatury se za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů považuje především takové rozhodnutí, v němž nebyly vypořádány všechny žalobní námitky; dále rozhodnutí, z jehož odůvodnění není zřejmé, proč právní argumentaci účastníka řízení soud považoval za nedůvodnou a proč žalobní námitky považoval za liché, mylné či vyvrácené, rozhodnutí, z něhož není zřejmé, jak byla naplněna zákonná kritéria, případně by nepřezkoumatelnost rozhodnutí byla dána tehdy, pokud by z rozhodnutí nebylo zřejmé, které podklady byly vzaty v úvahu a proč (rozsudky NSS z 28. 8. 2007, čj. 6 Ads 87/2006-36, č. 1389/2007 Sb. NSS, z 23. 6. 2005, čj. 7 As 10/2005-298, č. 1119/2007 Sb. NSS, či z 11. 8. 2004, čj. 5 A 48/2001-47, č. 386/2004 Sb. NSS).

[25] Je však nutno zdůraznit, že nepřezkoumatelnost není projevem nenaplněné subjektivní představy stěžovatele o tom, jak podrobně by mělo být rozhodnutí odůvodněno, ale objektivní překážkou, která Nejvyššímu správnímu soudu znemožňuje napadené rozhodnutí věcně přezkoumat (rozsudky NSS z 28. 2. 2017, čj. 3 Azs 69/2016-24, nebo z 27. 9. 2017, čj. 4 As 146/2017-35, bod [18]). Právě v nyní projednávané věci stěžovatelé jako

nezohlednění či nevypořádání jejich argumentace popisují situaci, kdy městský soud argumentaci stěžovatelů nepřisvědčil, což ovšem nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku nezakládá.

[26] Předně nelze souhlasit, že by se městský soud nezabýval podstatou žalobní námitky, v níž stěžovatelé poukazovali na to, že záměr podle nich přesahuje délku 500 m, neboť je k tělesu nadjezdu nutno přičíst délku upravovaných komunikací. Touto námitkou se městský soud zabýval v odstavcích 47 a 48 napadeného rozsudku a zejména poukázal na to, že stěžovatelé neuvádí žádné konkrétní skutečnosti, které by vedly ke zpochybnění závěru žalovaného, respektive k prodloužení délky záměru o více než 75 m. Tato úvaha městského soudu je přezkoumatelná a Nejvyšší správní soud se její správností věcně zabývá v bodech [42] až [45] tohoto rozsudku.

[27] Stěžovatelé tvrdí, že městský soud nezohlednil jejich argumentaci, že měly být posouzeny vlivy záměru na životní prostředí spolu se záměrem optimalizace trati. Ani v tomto případě však nemůže jít o nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku, neboť reakce soudu na tuto námitku je z odstavce 49 napadeného rozsudku zřejmá (viz shora jeho rekapitulaci v bodě [5]).

[28] Nelze přisvědčit ani námitce, že se městský soud nezabýval námitkami překročení hygienických limitů pro hluchost a prašnost. Městský soud na námitku reagoval v odstavcích 51 až 55. Odkázal zde na obsah závazného stanoviska Ministerstva zdravotnictví a konkrétní úvahy žalovaného s tím, že stěžovatelé je nijak nerozpoučují, pouze s nimi obecně nesouhlasí. Také v této části je proto napadený rozsudek přezkoumatelný.

[29] Nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku nelze spatřovat ani v části, v níž městský soud reagoval na odkaz stěžovatelů na Strategii rozvoje metropolitní železnice č. 08/2018, s níž je záměr nadjezdu podle stěžovatelů v rozporu. Zde je nutno předně upozornit, že argumentace stěžovatelů není zcela konzistentní, neboť na jednu stranu namítají nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku v této části, na stranu druhou poukazují na nesprávnost úvahy městského soudu, a tedy ji (byť zcela obecně) věcně hodnotí. Podle názoru Nejvyššího správního soudu napadený rozsudek v této části nepřezkoumatelný není, neboť v odstavci 41 se městský soud srozumitelně vysvětlil, proč nepovažuje tento podklad za relevantní (viz shora jeho rekapitulaci v bodě [4]). Stěžovatelům nic nebránilo v tom, aby konkrétní úvahy městského soudu zpochybnili vlastní argumentací. Na tom nemůže nic změnit skutečnost, že tak stěžovatelé neučinili a uplatnili toliko obecnou námitku, která nepředstavovala relevantní zpochybnění argumentace městského soudu (viz výše).

[30] Nedůvodnou je také námitka, podle níž se městský soud nevypořádal s argumenty poukazujícími na rozpor záměru s § 20 odst. 1 pražských stavebních předpisů, s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona a s kritérii dle § 90 stavebního zákona. Žalobní námitky spočívaly v odkazu na daná ustanovení, v obecných tvrzeních o nesouladu záměru s obecně formulovanými požadavky (*de facto* jde o parafrázi odkazovaných ustanovení), obecném konstatování nezákonnosti závazného stanoviska a tvrzení, že se předložená dokumentace souladu s § 20 odst. 1 pražských stavebních předpisů věnuje povšechně, bez skutečného zhodnocení vazeb na charakter území. Městský soud na tyto námitky reagoval v odstavcích 41 až 45 napadeného rozsudku (viz shora jejich rekapitulaci v bodě [4]). Reakce městského soudu sice převážně spočívá v odkazu na konkrétní pasáže

pokračování

rozhodnutí stavebního úřadu a žalovaného, nicméně tento způsob vypořádání žalobních námitek není obecně nepřipustný. Dané pasáže správních rozhodnutí se skutečně věnují hodnocení hledisek, která jsou z pohledu uvedených ustanovení relevantní, a poskytují jasnou reakci na zcela obecnou argumentaci stěžovatelů. Za této situace považuje Nejvyšší správní soud odkaz na dané pasáže za přípustný a přezkoumatelný způsob vypořádání takovýchto žalobních námitek.

[31] Lze uzavřít, že napadený rozsudek není nepřezkoumatelný.

III. 3 Stanovisko vlastníka dopravní infrastruktury

[32] Stěžovatelé poukazují na to, že úkon starosty koncipovaný jako stanovisko městské části jakožto vlastníka dopravní infrastruktury byl absolutně neplatný, respektive že k němu nemělo být přihlíženo. Správní orgány se podle nich měly touto otázkou zabývat, a jestliže tak neučinily, zatížily řízení podstatou procení vadou, která vede k nepřezkoumatelnosti. Městskému soudu pak stěžovatelé vytýkají, že tuto otázku posoudil nesprávně.

[33] Městský soud ve vztahu k této otázce uvedl, že se žalovaný danou námitkou zabýval na stranách 7 a 8 svého rozhodnutí a sdělil, na základě jakých skutečností považuje námitku za lichou. Vedle toho se městský soud danou námitkou sám zabýval věcně a uzavřel, že stanovisko vlastníka dopravní infrastruktury je úkonem, který za územně samosprávný celek činí starosta a správním orgánům příslušelo přezkoumat pouze to, zda je stanovisko podepsáno oprávněnou osobou, nikoliv jakými vnitřními procesy územně samosprávného celku bylo obsahu stanoviska dosaženo.

[34] Nejvyšší správní soud předně souhlasí s městským soudem v tom, že žalovaný se na stranách 7 a 8 svého rozhodnutí uvedenou argumentací stěžovatelů zabýval. Nedopustil se tedy v tomto směru žádného procesního pochybení a jeho rozhodnutí není z tohoto důvodu ani nepřezkoumatelné.

[35] Zároveň je nutno přisvědčit argumentaci městského soudu, že stanovisko vlastníka dopravní infrastruktury je procesním úkonem podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Nejedná se tedy o soukromoprávní jednání, tj. právní jednání, které by v rovině soukromého práva vyvolávalo právní následky. Ačkoliv to stěžovatelé výslovně neuvádí, zřejmě se domáhají uplatnění pravidel pro platnost právního jednání, která jsou upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (odkazují totiž na rozsudek Nejvyššího soudu z 28. 1. 2015, sp. zn. 30 Cdo 3328/2014, který se týkal právě platnosti hmotněprávního úkonu v režimu soukromého práva). Pomíjí však zcela skutečnost, že občanský zákoník upravuje pouze osobní stav osob a soukromá práva a povinnosti osobní a majetkové povahy (§ 9). Procesní úkony učiněné ve správním řízení proto nemohou být platné či neplatné na základě aplikace ustanovení občanského zákoníku (obdobně usnesení Nejvyššího soudu z 4. 3. 2008, sp. zn. 30 Cdo 575/2008). Posuzuje se u nich pouze to, zda splňují zákonné náležitosti (např. § 37 správního řádu) a zda podepisující osoba byla oprávněna zastupovat toho, jehož jménem procesní úkon učinila (např. § 30 správního řádu).

[36] Žalovaný i městský soud se proto správně zaměřili na otázku, kdo je oprávněn za městskou část činit podle správního řádu úkony, a zda tudíž stanovisko městské části podepsala oprávněná osoba. Stěžovatelé nezpochybňují závěr městského soudu, že podle § 30 odst. 3 správního řádu a § 97 odst. 1 ve spojení s § 72 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o

hlavním městě Praze zastupuje městskou část navenek její starosta. Stejně tak nezpochybňují ani skutkové zjištění, že stanovisko městské části Praha – Velká Chuchle z 22. 11. 2017 bylo podepsáno starostou této městské části. Jednalo se tedy o řádný procesní úkon, ke kterému musely správní orgány přihlížet bez ohledu na to, že jiný orgán této městské části podle stěžovatelů vyjádřil preferenci jiné varianty mimoúrovňového křížení železnice s pozemní komunikací. Argumentace stěžovatelů, že starosta jednal v rozporu s vůlí zastupitelstva, na tom nemůže nic změnit, neboť i pokud by tomu tak bylo, nejedná se o relevantní okolnost pro posuzování účinků procesního úkonu ve správním řízení. U procesního úkonu se kritérium platnosti neuplatní. Námitky stěžovatelů proto nejsou důvodné.

III. 4 Nezbytnost posouzení vlivů záměru na životní prostředí

[37] Ve vztahu k posuzování vlivů záměru na životní prostředí stěžovatelé uplatňují dva okruhy námitek. Jednak namítají, že vlivy záměru měly být posuzovány samy o sobě (neboť záměr splňuje zákonné limity), jednak podle nich měly být jeho vlivy posuzovány společně se záměrem optimalizace trati.

[38] Nejvyšší správní soud se zabýval nejdříve druhým z uvedených okruhů, neboť aby mohl posoudit, zda záměr sám o sobě podléhal posouzení vlivů na životní prostředí, musí nejprve vyřešit otázku, zda se jednalo o samostatný záměr nebo součást širšího záměru.

[39] V tomto ohledu je vhodným referenčním měřítkem zejména otázka, zda je každý z dílčích záměrů soběstačný z pohledu provozního a funkčního a zda každý zahrnuje všechny stavby, provozní jednotky či technologie, které uskutečnění záměrů bude vyžadovat. Obdobná hlediska zmiňuje komentářová literatura ve vztahu k možnému rozdělení většího záměru na dílčí fáze (např. komentář k § 4 a 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí in: Bahýľová, L., Kocourek, T., Vomáčka, V. *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 22-39).

[40] Nejvyšší správní soud neshledal, že by stěžovateli uváděné skutečnosti vedly k závěru o tom, že záměr společně se záměrem optimalizace trati tvoří jeden celek, který měl být posuzován společně. Na jednu stranu oba záměry spolu souvisí a jejich příprava probíhá koordinovaně. To není sporné. Na první pohled by tomu mohla nasvědčovat i označení obou záměrů. Nyní posuzovaný záměr je v názvu toliko doplněn slovy „*varianta nadjezd*“. K tomu však poskytl věrohodné vysvětlení stavebník, že se jedná o standardní způsob označování jakýchkoliv stavebních záměrů vymezením traťového úseku, na kterém se nachází, pomocí železničních stanic. To stěžovatelé v řízení nijak nespороvali. Zejména však nelze z pouhé souvislosti a koordinace obou záměrů přímo dovodit jejich vzájemnou podmíněnost. Stěžovatelé nepoukazují na žádný konkrétní stavební objekt, který by byl součástí záměru optimalizace trati a který by podmiňoval realizaci záměru, nebo naopak. Pro naplnění účelu optimalizace vlakové trati se nejví jako směrodatné, jak konkrétně bude řešena silniční doprava v dané lokalitě. Podle průvodní zprávy k projektové dokumentaci i sdělení Českých drah a.s. z 4. 10. 2016 je součástí záměru optimalizace trati i železniční přejezd a zároveň je pro případ realizace nadjezdu v rámci optimalizace trati připravena geometrická poloha kolejí. Záměr optimalizace trati tedy počítá jak s variantou ponechání přejezdu, tak s variantou nadjezdu. Oba záměry nadto sledují vlastní cíle (jeden se snaží *de facto* optimalizovat vlakovou dopravu, druhý silniční) a každý z těchto cílů bude naplněn i v případě, že by nedošlo k realizaci druhého ze záměrů. Odkazují-li stěžovatelé na odpověď

pokračování

stavebníka na žádost o informace, pak ta potvrzuje pouze onu souvislost obou záměrů (a to spíše investiční), ne však jejich vzájemnou podmíněnost. Z obsahu správního spisu ani z tvrzení stěžovatelů tak neplyne nic, co by zpochybňovalo soběstačnost záměru z hlediska funkčního a provozního.

[41] Stěžovatelům se tedy nepodařilo vyvrátit podrobně odůvodněný závěr městského soudu a správních orgánů, že jak záměr, tak záměr optimalizace trati představují samostatné funkční celky, a tudíž samostatné záměry pro účely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Nejvyšší správní soud neshledal v podání samostatné žádosti o umístění záměru účelový postup stavebníka (v podobě tzv. salámové metody), který by byl veden snahou vyhnout se posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

[42] Zároveň se Nejvyšší správní soud neztotožňuje s argumentací stěžovatelů, že by záměr měl být předmětem posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí proto, že přesahuje délku 500 metrů.

[43] Délka 500 metrů je v daném případě rozhodná proto, že podle bodu 49 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí podléhají zjišťovacímu řízení silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích až od délky 2 km. K tomuto limitu je třeba vztáhnout pravidlo obsažené v § 4 odst. 1 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Podle tohoto ustanovení jsou předmětem posuzování podle tohoto zákona *podlimitní záměry, které dosáhnou alespoň 25 % příslušné limitní hodnoty a nacházejí se ve zvláště chráněném území nebo jeho ochranném pásmu podle zákona o ochraně přírody a krajiny; tyto záměry podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.* Záměr může spadat do působnosti tohoto ustanovení, neboť je v jižní části umístěn v ochranném pásmu zvláště chráněného území – přírodní památky Nad závodistěm.

[44] Nejvyšší správní soud ověřil z projektové dokumentace, že délka záměru zahrnujícího nejen těleso nadjezdu, ale také rozšiřovanou část komunikace Nad drahou (jehož začlenění do celkové délky záměru se stěžovatelé domáhají), činí zhruba oněch 425 metrů, které uváděly správní orgány. Přesvědčení stěžovatelů o opaku patrně pramení z nepochopení argumentace správních orgánů, potažmo z nedostatečného seznámení s projektovou dokumentací. Stěžovatelé zjevně předpokládají, že samotné těleso nadjezdu měří 425 metrů (v kasační stížnosti doslova uvádí: *„pokud má mít těleso nadjezdu podle žadatele délku 425 metrů, pak se musí délka „staré“ komunikace Nad Drahou, která má být i podle výkresu pro účely záměru rozšířena, pohybovat někde na úrovni mezi 250-300 metry.“*). Vedle toho patrně mají za to, že za „*novostavbu*“ považují pouze těleso nadjezdu taktéž správní orgány. Z obsahu správního spisu i rozhodnutí stavebního úřadu však vyplývá, že těleso nadjezdu zahrnuje dva mostní objekty o délkách 6 m (přes potok Vrutice) a 181 m (přes železniční trať a ulici Mezichuchelskou). Je proto zřejmé, že správní orgány za „*novostavbu*“ považují nejen těleso nadjezdu, ale také rozšiřovanou část komunikace v ulici Nad drahou.

[45] Při porovnání argumentace správních orgánů a stěžovatelů je zřejmé, že správní orgány postupovaly přesně tak, jak stěžovatelé žádají. Ti v kasačních stížnostech poukazují na jedinou konkrétní část záměru, která podle nich měla být a nebyla zahrnuta do výpočtu

délky záměru. Touto částí mělo být rozšíření komunikace Nad drahou. Jak ale bylo uvedeno výše, toto rozšíření bylo do délky záměru zahrnuto. Za této situace je nutno souhlasit s městským soudem v tom, že stěžovatelé neuvádí žádné konkrétní skutečnosti, které by vedly ke zpochybnění závěru žalovaného, že délka záměru činí zhruba 425 metrů. Konkrétní podklady potvrzující tento závěr (zejména projektová dokumentace) mají vyšší vypovídací hodnotu než pouhé přesvědčení stěžovatelů, že opak je „nepochybně“ pravdou.

[46] Záměr proto nepodléhal zjišťovacímu řízení na základě § 4 odst. 1 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ve spojení s bodem 49 přílohy č. 1 tohoto zákona.

III. 5 Překročení hygienických limitů pro hluk a prašnost

[47] Stěžovatelé v kasačních stížnostech nesouhlasí s vypořádáním jejich žalobních námitek týkajících se překročení hygienických limitů pro hluk a prašnost.

[48] Stěžovatelé předně tvrdí, že uskutečněním záměru dojde ke zvýšení dopravy ve Velké Chuchli. Toto tvrzení stěžovatelů však není ničím podložené a je v rozporu s podklady obsaženými ve správním spise (zejména se sdělením Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí z 3. 7. 2020, čj. MHMP 1029824/2020, a projektovou dokumentací, z níž plyne, že má jít nadále o dvoupruhovou silnici). Ty naopak podporují závěr městského soudu, že záměr nevytváří nový cílový zdroj dopravy, ani nezvyšuje kapacitu komunikační sítě v oblasti Velké Chuchle jako celku. Tento závěr nemohou vyvrátit hypotetické scénáře, které stěžovatelé popisují, jako např. častější využívání trasy přes Velkou Chuchli v případě kolon na jiných příjezdových komunikacích do Prahy. Tyto scénáře jsou totiž založeny na prostém tvrzení, které nepředstavuje kvalifikovanou oponenturu vůči závěrům dotčeného orgánu, který je vybaven odpovídajícím odborným aparátem (k postavení dotčených orgánů se podrobněji vyjadřují např. rozsudky NSS z 30. 9. 2009, čj. 4 As 25/2009-163, nebo z 14. 7. 2017, čj. 4 As 49/2017-32, bod 26). Stanovisko dotčeného orgánu nelze vyvrátit laickým odhadem založeným na údajné vlastní zkušenosti účastníka řízení, tj. bez náležité odborné podpory (rozsudek NSS z 13. 8. 2019, čj. 7 As 167/2019-24, bod 16).

[49] Dále stěžovatelé brojí proti tomu, že hygienická stanice posuzovala limity izolované, a nikoliv ve spojení se stávající hygienickou zátěží spojenou s provozem vozidel na Strakonické a Mezichuchelské ulici a s projíždějícími vlaky. Městský soud v souvislosti s touto argumentací jednak odkázal na příslušná stanoviska dotčených orgánů vyvracející tvrzení o překročení limitů hluku a prašnosti, jednak vyloučil možnost komplexního posuzování vlivů nadejzdu a vlakové trati s ohledem na to, že oba liniové zdroje mají v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, upraveny různé hygienické limity. K tomu Nejvyšší správní soud dodává, že různost limitů pro dané zdroje potvrzuje i hluková studie z prosince 2016 (tabulka č. 8 na straně 13). Jelikož stěžovatelé toto klíčové východisko kvalifikovaně nezpochybňují, vyhodnotil soud jejich argumentaci tak, že spíše požadují toliko zohlednění stávající hlukové zátěže, nikoliv posouzení, zda více zdrojů hluku ve svém souhrnu přesahuje určitý zákonný limit.

[50] Na jednu stranu platí, že by stavební úřad měl důkladně vážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem (tj. v rozsahu blížícím se hygienickým limitům) novou stavbu, pokud je sama zdrojem dalšího hluku (rozsudek NSS z 14. 1. 2015, čj. 6 As

pokračování

189/2014-38, bod 15). Na stranu druhou jsou hygienické limity vztaženy ke konkrétnímu zdroji hluku, a nejedná se tudíž o celkové maximálně přípustné zatížení určitého území hlukem (rozsudek NSS z 22. 2. 2022, čj. 4 As 229/2021-73, body 30 a 31). Také proto je důležité, aby ten, kdo tvrdí, že bude dalším zdrojem hluku dotčen, poukazoval na konkrétní skutečnosti (výsledky měření, studie apod.), které přinejmenším potvrdí výchozí tezi o tom, že území je již před realizací záměru silně zatíženo hlukem. To však stěžovatelé v kasačních stížnostech nečiní. Jejich kasační námitky jsou založeny na zcela neurčitěm konstatování o „*již tak dost vysoké hlučnosti z dopravy*“ nebo o „*již existující značné hygienické zátěži*“. Kromě toho žalovaný své rozhodnutí nezaložil pouze na závěru, že záměr nebude překračovat hygienické limity, ale také na tom, že vyvolaný nárůst akustické zátěže je přiměřený poměrům s ohledem na skutečnost, 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), uvedenou pod označením „*Velká Chuchle - komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli*“. Ani tuto úvahu stěžovatelé nijak nerozporují.

[51] Stěžovatelům se tak nepodařilo relevantně zpochybnit odůvodněné závěry správních orgánů a městského soudu.

[52] Poukazují-li stěžovatelé na to, že protihlukové stěny nebudou chránit před hlukem z aut projíždějících přes nadjezd, pak není zřejmé, co by z této skutečnosti mělo pro posouzení věci plynout. Stěžovatelé netvrdí, že by nevybudování protihlukových stěn na nadjezdu odporovalo právní úpravě. Pokud provozování záměru nemá překračovat hygienické limity, není zřejmé, proč by neprovedení opatření, které by hluk dále mohly snížit, mělo zakládat nezákonnost rozhodnutí o umístění stavby. Tu nemůže ze stejných důvodů bez dalšího založit ani pouhá skutečnost, že jiná varianta záměru (podjezd) by dle přesvědčení stěžovatelů vedla ke snížení hluku.

III. 6 Zásah do krajinného rázu a do pohody bydlení

[53] Zásah do krajinného rázu a pohody bydlení stěžovatelé dovozují z toho, že záměr je podle nich ojedinělou stavbou tohoto rázu nejen ve Velké Chuchli a zničí unikátní krajinný ráz dané oblasti, včetně výhledu na barokní kostel sv. Jana Nepomuckého, ležící v přírodním parku Radotínského – Chuchelského háje.

[54] Ani tyto námitky Nejvyšší správní soud neshledal důvodnými. Městský soud vyšel ze závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí z 11. 11. 2020, čj. MZP/2020/500/2214, kterým bylo potvrzeno závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí z 11. 12. 2017, čj. MHMP 1932073/2017. Nejvyšší správní soud souhlasí se závěrem městského soudu, že Ministerstvo životního prostředí ve svém závazném stanovisku zdůvodnilo závěr, že stávající estetické hodnoty umisťovaný záměr neovlivní. 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. K vlastnímu záměru Ministerstvo životního prostředí uvedlo, že není funkčně a ani rozsahem natolik výrazným prvkem v krajině, který by stávající estetické hodnoty negativně změnil. Vyvrátilo také obavu z narušení panoramatu tím, že poukázalo na umístění záměru na úpatí svažitého terénu.

[55] Proti konkrétním odborným úvahám dotčeného orgánu, které podporují také vizualizace (Výkresy architektonického řešení stavby ze září 2017, číslo části: C.4), staví stěžovatelé opět toliko laické úvahy o tom, že záměr je ojedinělou stavbou tohoto rázu nejen ve Velké Chuchli, která je v dané oblasti zastavěna rodinnými domky, a že zničí unikátní krajinný ráz a výhled na barokní kostel sv. Jana Nepomuckého, který leží v přírodním parku Radotínsko – Chuchelského háje. Závěr dotčeného orgánu, že se nejedná o ojedinělou stavbu, se zřejmě snaží vyvrátit také poukazem na skutečnost, že jiné významné stavby v dotčeném území (OC Hornbach a Lidl) krajinný ráz nenarušují. Ministerstvo životního prostředí však netvrdilo opak, a není tudíž ani zřejmé, jak by uvedená úvaha mohla jeho závěry (a v návaznosti pak i závěry městského soudu) vyvracet.

[56] S ohledem na to, že stěžovatelé relevantním způsobem (odborným podkladem či argumentací, která by překračovala rámec laické úvahy) nevyvrátili odborné úvahy dotčeného orgánu, nelze nic vytknout postupu městského soudu, který spočíval v převzetí klíčových argumentů dotčeného orgánu. Reakce městského soudu na uplatněnou žalobní argumentaci byla adekvátní a s ohledem na obsah správního spisu také správná. Stěžovatelům se nepodařilo vyvrátit závěr, že záměr neovlivní stávající estetické hodnoty a nenaruší panorama.

IV. Závěr a náklady řízení

[57] Kasační stížnosti nejsou s ohledem na výše uvedené důvodné, a Nejvyšší správní soud je proto dle § 110 odst. 1 poslední věty s. ř. s. zamítl.

[58] O náhradě nákladů řízení rozhodl soud v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Žalobci nebyli ve věci úspěšní [včetně žalobce b), neboť rozhodující je celkový úspěch ve věci, tj. výsledek řízení o žalobě], a nemají proto právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Žalovanému v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznává.

[59] Osoby zúčastněné na řízení mají podle § 60 odst. 5 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinností, které jim soud uložil. Nejvyšší správní soud těmto osobám v daném řízení žádnou povinnost neuložil a neshledal ani žádný důvod hodný zvláštního zřetele, pro nějž by jim právo na náhradu nákladů řízení mělo být přiznáno. Rozhodl proto tak, že osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně 14. června 2024

Petr Mikeš
předseda senátu