



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Lachmanna a soudců Mgr. Michaely Macurové a Mgr. Jana Ferfeckého ve věci

žalobkyně: **České přístavy, a. s.**, IČO: 45274592
sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, IČO: 66003008
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha

za účasti **I. České dráhy, a. s.**, IČO: 70994226
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha

II. Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha

III. CETIN a. s., IČO: 4084063
sídlem Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha

IV. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO: 5886
sídlem Sokolovská 42/217, 190 00 Praha

V. Shell Czech Republic a. s., IČO: 15890554
sídlem Antala Staška 2027/77, 140 00 Praha

VI. Technologie hlavního města Prahy, a. s., IČO: 25672541
sídlem Dělnická 213/12, 170 00 Praha

VII. Městská část Praha 5, IČO: 63631

sídlem nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha

VIII. Quantcom, a. s., IČO: 28175492

sídlem Křižíkova 36a/237, 186 00 Praha

zastoupena advokátkou Mgr. Andreou Stachovou

sídlem Valetinská 92/3, 110 00 Praha

IX. Povodí Vltavy, státní podnik, IČO: 70889953

sídlem Holečkova 3178/8, 150 00 Praha

X. Pražské vodovody a kanalizace, a. s., IČO: 25656635

sídlem Ke Kablu 971/1, 102 00 Praha

XI. Arelion Czech Republic a. s., IČO: 26207842

sídlem K Červenému dvoru 3269/25a, 130 00 Praha

zastoupena advokátem Mgr. Milanem Schagererem

sídlem Plzeňská 276/298, 150 00 Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 1. 2024, č. j. MD-27989/2022- 930/7

takto:

- I. Žaloba se **z a m í t á**.
- II. Žalobkyně **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení **n e p ř i z n á v á**.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení **n e m a j í p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, oddělení speciálního stavebního úřadu (dále též „**správní orgán I. stupně**“ či „**stavební úřad**“) vydal dne 20. 6. 2022 společné povolení č. j. MHMP 1048006/2022 pro soubor staveb ke stavebnímu záměru „Cyklo A1 Nádražní – U Královské louky, Praha 5“ v rozsahu stavebních objektů SO 101 Komunikace a SO 401 Přeložka veřejného osvětlení na pozemcích parc. č. 566/1, 567/1, 4988, 4994/3, 5030/27, 5043/1, 5043/5, 5043/6, 5043/7, 5043/13 v k. ú. Smíchov a par. č. 574/2, 574/8 a 1753/17 v k. ú. Hlubočepy. Záměr v celkové délce cca 2 km zahrnoval výměnu a v některých úsecích rozšíření chodníku přilehlého k jízdnímu pruhu komunikace Strakonická (ve směru do centra) pro nově vznikající úsek cyklostezky, která bude užívána společně cyklisty a chodci, dále opravu nezbytně nutné části vozovky a úpravu přechodů pro chodce (u čerpací stanice rozdělení křižovatky novým ostrůvkem a vznik sdruženého cyklopřezjezdu).
2. Žalovaný rozhodnutí správního orgánu I. stupně k odvolání žalobkyně částečně změnil tak, že doplnil podmínku pro umístění a provedení stavby, která se týkala povinností stavebníka v průběhu provádění stavby vůči žalobkyni, ve zbytku rozhodnutí magistrátu potvrdil. Proti rozhodnutí žalovaného brojí žalobkyně žalobou.

II. Žaloba

3. V podané žalobě žalobkyně předně konstatuje, že je provozovatelkou pozemní části veřejného přístavu Praha Smíchov, který je součástí globální sítě TEN-T podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „**nařízení TEN-T**“). Toto nařízení ukládá zajistit rozvoj přístavu tak, aby v něm do roku 2050 bylo možné zajistit překládku zboží a materiálu v minimálním objemu 500 000 tun/rok a zajistit tomu odpovídající napojení na jiné druhy dopravy. Žalobkyně má za to, že povolený záměr, který je veden v těsné blízkosti přístavu, nepřipustně omezí jeho fungování a rozvoj.
4. Žalobkyně je na rozdíl od žalovaného přesvědčena, že povolený záměr je v rozporu jak s uvedeným nařízením (zejm. jeho čl. 15, který státům stanoví povinnost napojit přístavy na železniční nebo silniční infrastrukturu), tak s Politikou územního rozvoje (dále jen „**PÚR**“), v níž je nařízení promítnuto, Zásadami územního rozvoje Hlavního města Prahy (dále jen „**ZÚR**“), které stanoví povinnost respektovat vymezený koridor a veřejné přístavy, a s Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen „**ÚP**“). Územní plán koridor pro cyklotrasu ve Strakonické ulici neobsahuje. Stanoví přitom, že cyklistická infrastruktura vedená mimo koridor vymezený pro ni v ÚP může být umístěna v plochách, kde je cyklistická infrastruktura přípustná nebo podmíněně přípustná. Tato podmínka není v daném případě splněna, neboť záměr je veden i v plochách DP (přístavy a přístaviště), ve kterých je přípustné umisťovat cyklistické stezky pouze za podmínky, že přístav není zařazen do transevropské dopravní sítě TEN-T.
5. Žalovaný sice uvedené odůvodňuje přijatelnou odchylkou dle oddílu 5, pododdílu (2), bod 1 písm. a) ÚP, z napadeného rozhodnutí, potažmo též ze závazného stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „**MMR**“) ze dne 22. 12. 2022, č. j. MMR-74389/2022-81, týkajícího se souladu záměru s územně plánovací dokumentací, však není patrné, že by se záměr skutečně nacházel v mezích přijatelné odchylky dle ÚP. Naopak z koordinačního situačního výkresu, který je jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí, je zřejmé, což ostatně žalovaný i sám přiznává, že záměr zasahuje do plochy DP. Nutno podotknout, že k tomuto zásahu dochází právě v místě vjezdů do přístavu Praha Smíchov a výjezdů z něj, což lze nepochybně označit za klíčové pro fungování samotného přístavu. Zásah tak není pouze zanedbatelný, jak dovozuje žalovaný.
6. I pokud by cyklostezka skutečně nakonec nevedla přímo plochou DP, dle žalobkyně není vhodné ji umisťovat ani do těsné blízkosti takové plochy, jejíž omezení může mít dopad na fungování přístavu jako takového. Plnohodnotné dopravní napojení je nezbytným předpokladem pro zajištění provozu přístavu jakož i jeho rozvoje. Záměr je umisťován na hranici dvou ploch s naprosto odlišnými regulativy a v takovém případě je namístě přistupovat k ochraně plochy DP se zvýšenou opatrností, nikoliv naopak, jak to činí žalovaný. Je nelogické, aby cyklostezka byla realizována v místě, kde jednoznačně není její umístění vhodné, a to zejména s ohledem na to, že ÚP ve své již vybudované síti cyklotras a cyklostezek počítá s cyklotrasou v ulici Nádražní.
7. Žalobkyně dále namítá, že jako vlastník veřejné infrastruktury nevyslovila se záměrem souhlas, a rozhodnutí je tak nezákonné pro rozpor s § 90 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „**stavební zákon**“).

8. Žalobkyně také tvrdí, že závazné stanovisko týkající se souladu záměru s územně plánovací dokumentací bylo zpracováno věcně nepřislušným správním orgánem. Samo Ministerstvo pro místní rozvoj, které stanovisko zpracovalo, v něm uvedlo, že není odborně způsobilé k posouzení, zda záměrem může být omezen provoz a rozvoj přístavu Praha Smíchov, jakož i jeho napojení na jiné druhy dopravy. Tyto skutečnosti jsou přitom základním předpokladem pro posouzení souladu záměru s PÚR a nařízením TEN-T. S odkazem na § 17 zákona č. 2/1969 Sb., kompetenční zákon, je žalobkyně přesvědčena, že je to právě žalovaný, kdo má posuzovat soulad záměru s nařízením TEN-T. Žalovaný však v napadeném rozhodnutí uvedl, že soulad s nástroji územního plánování příslušelo vyřešit primárně MMR, které je nadřízeným orgánem územního plánování, a proto pouze převezme jeho závěry.
9. Žalobkyně dále snáší argumenty pro závěr, že vybudováním cyklostezky se zvýší počet cyklistů, kteří se budou v místě pohybovat. Se zvýšením počtu cyklistů v dané lokalitě pak souvisí i zvýšené riziko vzniku dopravních nehod s účastí cyklistů. Přivádění cyklistů přímo do trasy dopravního napojení pro intenzivní využívání nákladními automobily ze své podstaty musí vést ke komplikacím v dopravní situaci v lokalitě a také k narušení plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Rozdílná velikost a rychlost jízdního kola a nákladního automobilu ve své kombinaci vytváří zvýšené riziko kolizí nákladní silniční dopravy s cyklisty, např. v důsledku cyklisty nacházejícího se ve slepém úhlu nákladního automobilu, v situacích souběžné jízdy obou uvedených dopravních prostředků, omezeného místa a nahodilých skutečností, které mohou v tak hustém provozu hrát významnou roli. Žalobkyně tak nesouhlasí se závěrem žalovaného, že cyklostezka nenaruší plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jeho rozhodnutí pokládá za nezákonné. V tomto kontextu opakuje, že ÚP s cyklotrasou v ulici Strakonická nepočítá.
10. Žalobkyně dále namítá, že v případě realizace záměru se bude muset vypořádat s omezeným vjezdem nákladních vozidel do přístavu kvůli zúžené křižovatce. To vše povede ke značnému zpomalení dopravy a k faktickému fyzickému omezení projetí nadrozměrné techniky do přístavu. Žalobkyně nerozporuje závěry žalovaného o tom, že přeprava nákladních vozidel nadměrných rozměrů vyžaduje speciální podmínky a povolení zvláštního užívání komunikace, o které by žalobkyně musela žádat i bez realizace záměru. Namítá však, že nebude-li dostatečný prostor pro to, aby nadrozměrná technika do daného prostoru fyzicky vjela, není vůbec naplněn předpoklad, aby bylo povolení zvláštního užívání vydáno. Omezením vjezdu do přístavu pak dojde k ohrožení jeho možného využití a rozvoje.
11. Žalobkyně konkrétně uvádí křižovatku ulic Strakonická – U Královské louky, jejíž úpravou dle projektové dokumentace dojde ke zhoršení poloměrů při vjezdu a výjezdu jak ze současně existující parkovací plochy přístavu, tak do a z prostoru přístavu.
12. Žalobkyně závěrem namítá, že podle některých částí projektové dokumentace má být záměr realizován na hranici s pozemkem v jejím vlastnictví, přičemž žalobkyně si je vědoma existence možnosti odchylky $\pm 0,14$ m v měření pro potřeby evidence katastru nemovitostí. S ohledem na tento fakt je velice pravděpodobné, že v případě realizace záměru dojde k dotčení pozemku ve vlastnictví žalobkyně. Žalovaný ani stavebník nijak nevyvrátili, že k takovému zásahu nedojde. Naopak je ze sledu událostí (úprava projektové dokumentace v návaznosti na námítky a odvolání žalobkyně bez současné úpravy situačních výkresů) zřejmé, že k němu s největší pravděpodobností dojde. Pro uvedený případ přitom žalobkyně nedala souhlas se záměrem ve smyslu § 184a stavebního zákona. Dále žalobkyně uvádí, že

stavba zřízená na cizím pozemku je stavbou neoprávněnou ve smyslu § 1084 a násl. zákona č. 89/2012, občanský zákoník, a žalobkyně by se domáhala jejího odstranění.

13. Žalobkyně z výše uvedených důvodů navrhuje zrušení rozhodnutí žalovaného.

III. Vyjádření žalovaného

14. Žalovaný s žalobou nesouhlasí a navrhuje její zamítnutí.
15. Z čl. 15 odst. 1 nařízení TEN-T vyplývá pouze povinnost zajistit propojení vnitrozemských přístavů se silniční nebo železniční infrastrukturou. Nařízení TEN-T není natolik kazuistické, aby konkrétně řešilo, jaké „okolní“ záměry jsou ohrožující či nepřípustné pro silniční infrastrukturu u přístavů. Žalovaný se s namítaným rozporem s nařízením TEN-T vypořádal, dle svého přesvědčení, komplexně na str. 6–9 napadeného rozhodnutí.
16. Uplatnění závazného regulativu územního plánu o toleranci na rozhraní ploch u řešeného záměru žalobkyni vysvětlilo jak MMR v závazném stanovisku, tak žalovaný. Dvoumilimetrová tolerance na rozhraní ploch má v podstatě stejnou funkci, jakou má nejistota fyzikálních měření (např. u hluku, délky atd.). Změří-li se nějaká hodnota, udává nejistota měření interval, v jakém se výsledek nachází. Výsledek se nachází kdekoliv v tomto intervalu se stejnou pravděpodobností. U tolerance, kterou zavedl územní plán, je situace stejná, protože územní plán ani výkres ve společném řízení nelze „zoomovat“ do libovolného měřítka ani nejde znázornit čáry jako nekonečně tenké.
17. Žalovaný dále uvádí, že souhlas žalobkyně dle § 94l odst. 2 písm. c) stavebního zákona [nikoliv žalobkyni chybně uváděný § 90 odst. 1 písm. b)] nebyl zapotřebí. Za prvé, stavební zákon nevyžaduje souhlasné stanovisko vlastníka veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, ale jen stanovisko, které není závazné. Nadto pozemek parc. č. 5042/2 v k. ú. Smíchov je ve vlastnictví žalobkyně, ale jako pozemní část přístavu není veřejně neomezeně přístupný. Přístupy na Císařskou louku včetně mostu jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy a Povodí Vltavy, s. p., kteří byli účastníky řízení a také se vyjádřili. Pokud snad žalobkyně rozumí veřejnou dopravní infrastrukturou samotný přístav, na ten se cyklostezka nenapojuje. Navíc by šlo o značně extenzivní výklad pojmu veřejná dopravní infrastruktura.
18. Žalovaný nesouhlasí ani s námitkou týkající se nevyjasněné věcné působnosti. Otázka souladu stavebního záměru s nařízením TEN-T se prolínala mezi působností Ministerstva pro místní rozvoj a žalovaného, což žalovaný shrnul na str. 14, kde uvedl, že odůvodnění závazného stanoviska MMR a napadeného rozhodnutí se doplňují a navazují na sebe. Pro posouzení souladu záměru s nařízením TEN-T neexistuje žádný dotčený orgán. Odkazuje-li politika územního rozvoje na respektování požadavků nařízení TEN-T, neznamená to, že požadavky TEN-T hodnotí a posuzuje orgán územního plánování. Žalovaný tuto situaci přirovnává k regulaci územního systému ekologické stability (ÚSES), který je vymezen v územně plánovací dokumentaci, ale vlastní posouzení zásahu ÚSES činí orgán ochrany přírody a krajiny.
19. Ve vztahu k nebezpečnosti a nevhodnosti cyklodopravy žalovaný rekapituluje podstatné části odůvodnění, na které žalobkyně dle jeho názoru patřičně nereaguje. Jedná se zejména o skutečnost, že podstata stavebního záměru nic nemění na váhovém omezení na mostě na Císařskou louku (18 tun), projektová dokumentace byla doplněna o výkres obalových křivek vjezdu a výjezdu, podle něhož vozidlo o délce 22 m projede na Císařskou louku, a

skutečnost že Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy nedalo z hlediska zájmu na bezpečnosti provozu nesouhlasné stanovisko.

20. Žalovaný proto nesouhlasí ani s námitkou, že cyklostezkou dojde k omezení dopravního napojení přístavu. Dle názoru žalovaného je vjezd na Císařskou louku limitován hlavně kvůli hmotnostnímu omezení na mostě a stísněným poměrům u vjezdu kvůli stávajícím budovám. K druhému sjezdu trochu severněji u křižovatky s ulicí U Lihovaru k pozemku parc. č. 5042/2 v k. ú. Smíchov, jehož se týkal rozsudek nadepsaného soudu ze dne 21. 9. 2023, č. j. 10 A 83/2022-125, žalobkyně nic konkrétního neuvádí.
21. K námitce týkající se zásahu záměru na pozemek parc. č. 5042/2 v k. ú. Smíchov ve vlastnictví žalobkyně žalovaný uvádí, že „odchylka“, neboli střední souřadnicová chyba podle katastrální vyhlášky, představuje charakteristiku přesnosti souřadnic podrobných bodů. S touto chybou nelze pracovat tak, že vlastníci sousedních pozemků budou budoucím (stavebním) záměrům vytykat, že mohou zasáhnout i na sousední pozemky. Tato chyba znamená, že pokud se v terénu vytyčí bod evidovaný v katastrální mapě, bude se nacházet uvnitř kruhu, jehož středem je podrobný bod a poloměr je hodnota chyby podle kódu kvality. Žalobkyně se v podstatě domáhá, aby žalovaný se stavebníkem prokazovali negativní skutečnost (srov. „*nijak nevyvrátili, že k zásahu skutečně nedojde*“). Dle názoru žalovaného by případné provedení stavebního záměru na jiném pozemku, než který je uvedený v povolení, nemohlo být vadou napadeného rozhodnutí, ale otázkou (ne)dodržení povolení.

IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

22. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, a jedná se o žalobu přípustnou, splňující 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 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti, a dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná**.
23. Městský soud rozhodl o věci bez jednání, neboť pro to byly splněny podmínky uvedené v § 51 s. ř. s. Žalovaný s takovým postupem výslovně souhlasil, žalobkyně pak k výzvě soudu nesdělila, že s takovým postupem nesouhlasí. Zároveň soud sám neshledal potřebu jednání nařídit, neboť účastníci řízení nenavrhovali provedení žádných důkazů a soud při posouzení věci vycházel pouze z obsahu správního spisu, kterým se dle ustálené judikatury nedokazuje.
24. Dle § 94o odst. 1 stavebního zákona *ve společném územním a stavebním řízení stavební úřad posuzuje, zda je stavební záměr v souladu s požadavky a) tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, b) na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem, c) zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky, popřípadě s rozhodnutími dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo tohoto zákona, popřípadě s výsledkem řešení rozporů*.
25. Žalobkyně v první řadě namítá, že rozhodnutí žalovaného je nezákonné z důvodu rozporu záměru s územně plánovací dokumentací a nařízením TEN-T. S uvedeným úzce souvisí námitka, že závazné stanovisko týkající se souladu záměru s územně plánovací dokumentací bylo zpracováno věcně nepříslušným správním orgánem.
26. Městský soud k poslední uvedené výtce v první řadě uvádí, že ve vztahu k samotnému nařízení TEN-T neexistuje správní orgán, jehož závazné stanovisko by bylo podmínkou pro

vydání rozhodnutí o stavebním záměru ve společném řízení. Žalobkyně sama uvádí, že požadavky nařízení TEN-T jsou promítnuty do Politiky územního rozvoje ČR, resp. Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy. Soulad záměru s těmito dokumenty posuzovalo v rámci své kompetence Ministerstvo pro místní rozvoj jako orgán věcně příslušný k posouzení souladu záměru s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování.

27. PÚR ukládá, aby síť veřejných terminálů a přístavů, jíž je přístav Praha-Smíchov součástí (o čemž mezi účastníky řízení není sporu), byla napojena na jiné druhy dopravy, a to včetně dopravy silniční *za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb*. ZÚR HMP pro podrobnější územně plánovací dokumentaci stanoví mimo jiné i úkol *respektovat vymezený koridor a veřejné přístavy*. Z těchto hledisek MMR záměr v závazném stanovisku posoudilo. Neshledalo přitom, že by záměr cyklostezky znemožňoval umístění záměrů republikového významu vyplývajících z PÚR ČR ani záměrů nadmístního významu vymezených v ZÚR HMP. Splnění těchto podmínek ověřilo zejména při posuzování souladu záměru s regulativy ÚP, který, jakožto detailnější územně plánovací dokument, podmínky a úkoly plynoucí ze ZÚR zpřesňuje (k věcné správnosti závěrů o souladu záměru s ÚP viz níže).
28. Pouze v reakci na odvolací námitky žalobkyně MMR uvedlo, že není odborně způsobilé posoudit, zda budoucí rozvoj přístavu Praha Smíchov s sebou přinese další množství těžké nákladní dopravy, jak žalobkyně tvrdila, zda omezí propojení jednotlivých druhů dopravy a zda je soužití cyklistů a vozidel těžké dopravy nebezpečnou a nežádoucí situací, neboť k posouzení této problematiky nemá zákonné zmocnění. Ministerstvo tedy neposuzovalo otázku, zda záměrem může být omezen provoz a rozvoj přístavu Praha Smíchov, jak tvrdila žalobkyně, jeho závěry se týkaly čistě nemožnosti predikovat budoucí dopravní situaci v místě právě v důsledku rozvoje přístavu. Městský soud tedy neshledal důvodnou námitku týkající se vydání stanoviska věcně nepříslušným správním orgánem.
29. Z odůvodnění závazného stanoviska MMR pak žalovaný správně vyšel, neboť závaznými stanovisky dotčených orgánů je při posuzování věci vázán (§ 149 odst. 1 správního řádu). Další námitky žalobkyně stran nařízení TEN-T pak správně vypořádal na str. 6-8 svého rozhodnutí jako příslušný odvolací správní orgán, neboť v tomto ohledu nebyl vázán žádným závazným stanoviskem. Posouzení souladu záměru se závazky plynoucími z nařízení TEN-T právě žalovaným se ostatně žalobkyně dovolává. Žalovaný akcentoval, že nezpochybňuje požadavky, které z nařízení TEN-T vyplývají (propojení různých druhů dopravy, roční objem přepravy atd.), má ovšem za to, že pro tyto strategické cíle je nyní řešený stavební záměr nepodstatný. Jedná se o mírnou změnu stávajícího stavu, který už dnes umožňuje pohyb cyklistů a pěších. Záměr má naopak za cíl zabránit nežádoucím situacím, které žalobkyně popsala a ke kterým může při obecném užívání komunikace docházet. Cílová ani zdrojová doprava z/do přístavu jím nemůže být ohrožena. Pokud by při vjíždění či vyjíždění vozidla s nákladem právě projížděl cyklista, není možné uvažovat tak, že jednotlivá zdržení vozidla založí rozpor záměru s požadavky TEN-T. Žalobkyně dle žalovaného argumentuje požadavky nařízení založenými evidentně na „makropohledu“ a obává se jejich nesplnění u jednotlivých stavebních záměrů, které podrobuje „mikropohledu“. Pokud by stavebník nenavrhl stavební záměr, stávající stav by nezmizel a cyklisté by v místě stále jezdili. Žalovaný nad rámec doplnil, že má za to, že dosažení strategických cílů může pozitivně ovlivnit více vyřešení stísněných poměrů u vjezdu na

Císařskou louku, které jsou dány zástavbou a parametry mostu, než výhrady vůči drobné modifikaci stávajícího stavu na Strakonické ulici.

30. Takové odůvodnění je dle městského soudu zcela dostatečné a přezkoumatelné, neboť jasně vysvětluje, proč žalovaný neshledal námitky žalobkyně důvodnými. Městský soud se s tímto odůvodněním ztotožňuje, přičemž považuje za nadbytečné, aby jinými slovy opakoval totéž.
31. K rozporu záměru s územním plánem žalobkyně tvrdí, že povolený záměr se nachází mimo jiné v ploše vymezené v územním plánu jako plocha DP (přístavy a přístaviště), ve které je přípustné umisťovat cyklistické stezky pouze za podmínky, že přístav není zařazen do transevropské dopravní sítě TEN-T. Mezi žalobkyní a žalovaným přitom není sporu o tom, že veřejný přístav Praha Smíchov je součástí transevropské dopravní sítě.
32. Jak správně poukazuje žalobkyně, žalovaný v napadeném rozhodnutí připustil, že stavební záměr se v uvedené ploše nachází, vyplývá to ostatně z doplněného koordinačního situačního výkresu C.3, který si MMR vyžádalo ke zpracování změny či potvrzení závazného stanoviska týkajícího se souladu záměru s územním plánem a s cíli a úkoly územního plánování. V tomto výkresu je zakresleno, že stavební záměr prochází na několika místech mimo primární plochu S2 (sběrné komunikace městského významu) také plochami SP, IZ a DP. Přípustnost záměru v plochách SP a IZ není mezi stranami sporná. K možnosti umístění záměru v ploše DP MMR uvedlo, že záměr se nachází ve stávající poloze u hranice plochy DP, do kterých zasahuje pouze okrajově. Koordinační situace je ve výkresu provedena v měřítku 1:500. Ministerstvo upozornilo, že územní plány nelze striktně promítat do výkresu většího měřítka („zoomovat“), ale je nutné respektovat měřítko územních plánů a zohlednit toleranci danou tímto měřítkem (v případě ÚP se jedná o měřítko 1:10 000). K uvedené toleranci odkázalo na oddíl 5, pododdíl (2) Plochy dopravní infrastruktury, bod 1 písm. a) přílohy č. 1 *Platné regulativy funkčních ploch* územního plánu.
33. Výše uvedený bod stanoví jako přípustnou odchylku od rozhraní plochy nebo koridoru liniových staveb dopravní infrastruktury a sousedící plochy, vyplývající z podrobnějšího prověření stavby, za podmínky, že nepřekročí 2 mm, tj. 20 m na obě strany od osy čáry v měřítku územního plánu hlavního města Praha.
34. Žalobkyně v podané žalobě namítá, že z napadeného rozhodnutí, potažmo též ze závazného stanoviska, není patrné, že by se záměr skutečně nacházel v mezích přijatelné odchylky dle ÚP, naopak z koordinačního výkresu vyplývá, že záměr se nachází v ploše DP.
35. Tato námitka se však míjí s podstatou právě vyložené regulace. Právě na rozhraní dvou ploch s rozdílným způsobem využití v případě, kdy záměr dopravní infrastruktury zasahuje nejen pouze do plochy vymezené pro tuto infrastrukturu (v projednávané věci plocha S2), ale také do plochy s jiným způsobem využití, je možno na základě výše zmíněného pravidla takový přesah tolerovat, a to za podmínky, že nepřekročí 2 mm, tj. 20 metrů od osy čáry v měřítku územního plánu.
36. Z koordinačního výkresu je přitom patrné, že nejdále je hranice záměru v ploše DP vedena cca 1 cm od rozhraní ploch S2 a DP, což v měřítku výkresu 1:500 představuje 5 metrů, tedy vzdálenost zjevně v toleranci uvedeného pravidla.
37. Městský soud považuje za správnou i argumentaci žalovaného, který v napadeném rozhodnutí upozornil, že rozdílnost měřítek koordinačního výkresu a zobrazení územního plánu se nutně musí projevit v nepřesnosti vedení hranic jednotlivých ploch, neboť není možné v mapě vyznačit hranici ploch nekonečně tenkou tak, aby nemohlo být nikdy sporu

o vedení hranice v prostoru a na to navazující povaze „hraniční“ regulace. Žalovaný správně poukázal na to, že samotná šířka čáry oddělující jednotlivé plochy v územním plánu je v daném měřítku 2,5 metru.

38. Městský soud se ztotožňuje i s dalším závěrem žalovaného, že záměr je veden po hranici plochy DP, kdy samotné území přístavu je od komunikace odděleno plotem, nehrozí proto, že záměr by narušil jeho chod a odporoval charakteru záměrem dotčeného území (k otázce ovlivnění vjezdu a výjezdu do/z přístavu viz níže).
39. Tvrdí-li stěžovatelka, že umístění záměru není v dané lokalitě s ohledem na provoz přístavu vhodné, je třeba upozornit, že vhodnost umístění jednotlivých záměrů je posuzována právě optikou dokumentů územního plánování. Ty závazně stanovují, jaké záměry jsou v kterých lokalitách přípustné, případně přípustné za splnění určitých podmínek. Soulad záměru s územně plánovací dokumentací posuzuje v závazném stanovisku orgán územního plánování. Stavební úřad posuzuje naplnění zákonných podmínek pro vydání společného povolení k žádosti stavebníka, přičemž závaznými stanovisky dotčených orgánů je vázán (§ 149 odst. 1 správního řádu) a není oprávněn si sám činit úvahu o vhodnosti či nevhodnosti daného záměru v lokalitě. Stejně tak otázku vhodnosti umístění záměru do určité lokality nad rámec přezkumu napadeného rozhodnutí a podkladových závazných stanovisek nepřísluší posuzovat ani městskému soudu.
40. Výše bylo objasněno, že územní plán vedení cyklostezky v ulici Strakonická nebrání a cyklostezka nevhodně neomezuje využití plochy DP. Tento závěr přitom nemůže být žádným způsobem ovlivněn skutečností, že koridor pro cyklostezku je vymezen ve vedlejší ulici Nádražní, jak namítá žalobkyně.
41. Nadto v kontextu námitky nevhodnosti umístění cyklostezky do ulice Strakonická je třeba dodat, že veřejný zájem na rozvoji přístavu není jediným veřejným zájmem týkajícím se dotčeného území. Ze strategických územně plánovacích dokumentů vyplývá například i zájem na rozvoji nemotorových způsobů dopravy a jejich bezpečnosti či zájem na maximální možné prostupnosti území [viz např. bod 2.2.3 písm. m) textové části ZÚR]. Tyto různé veřejné zájmy je nutno koordinovat a umožnit využití dotčeného území nejlepším možným způsobem, a to tím spíše, že v projednávané věci se jedná o lokalitu v širším centru hlavního města. Uvedené se dle městského soudu přesně děje v projednávané věci, kdy bez omezení fungování veřejného přístavu (k tomu viz níže) drobnými úpravami komunikace dojde k vytvoření bezpečnějšího prostředí pro nejzranitelnější účastníky dopravního provozu (cyklisty a chodce).
42. Žalobkyně dále namítá, že jako vlastník dopravní infrastruktury nedala k záměru svoje souhlasné stanovisko. Dle § 94l odst. 2 písm. c) stavebního zákona „*k žádosti o vydání společného povolení stavebník připojí stanoviska vlastníků veřejné dopravní nebo technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem*“. Účelem opatření těchto stanovisek je, aby stavební úřad zejména posoudil, zda je zajištěn přístup ke stavbě a následně zda po dokončení stavby nebudou existovat skutečnosti bránící jejímu uvedení do užívání. Nemusí se však bezpodmínečně jednat o souhlasné stanovisko a pro stavební úřad není závazné (srov. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 31. 1. 2022, č. j. 54 A 34/2020-44).
43. Ačkoliv je dle soudu možné na pozemní či vodní část přístavu nahlížet jako na dopravní infrastrukturu ve smyslu § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, je nutno přisvědčit žalovanému, že nyní řešený záměr se na ni žádným způsobem nenapojuje. V případě

rekonstrukce chodníku a vyznačení cyklostezky vedoucí podél přístavu nelze hovořit o napojení na tento přístav, a to ani v místě vjezdů a výjezdů do/z přístavu, které nynější záměr křížuje. Pokud by striktně vzato bylo o takovém křížení nutno uvažovat jako o napojení na dopravní infrastrukturu, nelze pominout, že k těmto otázkám se žalobkyně v průběhu řízení vyjadřovala z pozice účastníka řízení, a v tomto směru jí proto nebyla žádná práva upřena (shodně viz rozsudek zdejšího soudu ze dne 21. 9. 2023, č. j. 10 A 83/2022-125 týkající se obdobné námitky téže žalobkyně v jiném řízení). Žalobní námitka tak není důvodná. Správní orgány se výtkami žalobkyně stran omezení vjezdu do přístavu zabývaly, ovšem neshledaly je důvodnými a měly za to, že podmínky pro vydání společného povolení podle § 94o stavebního zákona byly splněny (k věcné správnosti těchto závěrů viz níže).

44. Ve vztahu k námitce nebezpečnosti a nevhodnosti cyklo dopravy ve Strakonické ulici lze odkázat na rozsudek zdejšího soudu ze dne 21. 9. 2023, č. j. 10 A 83/2022-125, jenž se týkal stavebního povolení k záměru stavebních úprav křižovatky ulic Strakonická a U Lihovaru, jehož součástí bylo také vedení cyklostezky podél vjezdu do přístavu Praha Smíchov. K obdobné námitce městský soud považoval za podstatné, že zájem, který těmito námitkami žalobkyně hájí, se nedotýká přímo jejích práv. Totéž platí i v nynějším společném řízení [srov. § 94n odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že osoba, která je účastníkem řízení podle § 94k písm. c) až e), může uplatňovat námitky proti projednávanému stavebnímu záměru, dokumentaci, způsobu provádění a užívání stavebního záměru nebo požadavkům dotčených orgánů, pokud jimi může být přímo dotčeno jeho vlastnické nebo jiné věcné právo k pozemku nebo stavbě.]. K uvedenému lze odkázat též na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2021, čj. 45 A 52/2017-215.
45. I přes výše uvedené se žalovaný této námitce v napadeném rozhodnutí věnoval, a to na stranách 9-11. Nad rámec výše uvedeného nutného vypořádání žalobní námitky městský soud dodává následující. Jako klíčovou hodnotí městský soud skutečnost, že již za současného stavu je ulice Strakonická cyklisty využívána, a to (dle dat stavebníka) výrazně častěji než žalobkyní zmiňovaná cyklostezka v souběžné Nádražní ulici. Cílem stavebních úprav navržených v záměru je právě zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu vytvořením vlastního prostoru pro pohyb cyklistů, a tedy jejich oddělení od motorové dopravy. V tomto směru proto žalobkyniny námitky působí spíše účelově.
46. Městský soud nepřisvědčil ani námitce stran zhoršení dopravní obslužnosti přístavu. Žalobkyně obecně tvrdila, že zúžením křižovatek při vjezdech a výjezdu do/z přístavu dojde ke zhoršení možnosti průjezdu nákladní dopravy. Tvrdila, že nebude-li možno křižovatkou s nadrozměrným vozidlem projet, nebude vůbec moci být vydáno povolení ke zvláštnímu užívání komunikace, které vyžadují vozidla o délce nad 22 metrů.
47. Ve vztahu k vjezdu z ulice Strakonická na Císařský ostrov žalobkyně v žalobě nic konkrétního neuvádí. Stavebník s ohledem na žalobkyniny námitky vznesené v průběhu společného řízení doplnil do projektové dokumentace výkres obalových křivek vjezdu/výjezdu na Císařský ostrov. Z něj vyplývá, že stavební záměr umožňuje vjezd a výjezd 22 metrových souprav, nikoliv jejich souběžné míjení. Stavební úřad uvedl, že stávající stav tímto způsobem není zhoršen, žalobkyně opak netvrdí. Žalovaný pak akcentoval nutnost vydání povolení zvláštního užívání komunikace pro taková vozidla, s nímž se pojí speciální podmínky poplatné konkrétním okolnostem. Silniční správní úřad si musí být vědom případných rizik, a právě proto má oprávnění uložit fakultativně náležité podmínky. Žalovaný dále uvedl, že žalobkyně nadto nevysvětlila, jak by právě na splnění požadavku míjení dvou 22 metrových souprav záleželo splnění požadavků nařízení TEN-T,

resp. z čeho konkrétně tato potřeba vyplývá, zejména za situace, kdy slabé místo situace představuje most na Císařský ostrov, u nějž panují stísněné podmínky a má váhové omezení 18 tun.

48. Městský soud považuje uvedené vypořádání žalobkyniných námitek za dostatečné a přesvědčivé. Plyne z něj, že vjezd či výjezd nadrozměrného vozidla není znemožněn, neplatí tedy žalobkynina premisa, že by z toho důvodu nemohlo být povolení zvláštního užívání komunikace pro takové vozidlo vůbec vydáno.
49. Severněji položený vjezd do přístavu u křižovatky s ulicí U Lihovaru byl z obdobných důvodů předmětem přezkumu v již zmiňovaném rozsudku zdejšího soudu č. j. 10 A 83/2022-125, přičemž soud dospěl k závěru, že k omezení vjezdu stavebními úpravami nedojde.
50. Výslovně žalobkyně uvádí křižovatku ulic Strakonické a U Královské louky, kde se nachází vjezd a výjezd z parkoviště přístavu. Ohledně této křižovatky již stavební úřad ve společném povolení uvedl, že stavební úpravy (prodloužení chodníku) jsou prováděny tak, že kopírují současný tvar provizorně vyznačených obrub provedených v rámci stavby světelné signalizace na této křižovatce. Sloup světelné signalizace, který se v současné době nachází na provizorně vyznačeném chodníku, bude po prodloužení chodníku na této prodloužené ploše.
51. Z uvedeného vyplývá, že záměr v těchto místech v podstatě kopíruje a pouze vylepšuje současný stav, nedochází k jeho změně, resp. zúžení, jak popisuje žalobkyně. Žalobkyně přitom ani netvrdí, že by při nynějším uspořádání křižovatky byl vjezd či výjezd vozidel na/z parkovací plochy ztížen či dokonce znemožněn.
52. Závěrem žalobkyně tvrdí, že záměr má být realizován na hranici s pozemkem p. č. 5042/2 v jejím vlastnictví.
53. Dle § 184a odst. 1 věta první stavebního zákona platí, že *není-li žadatel vlastníkem pozemku nebo stavby a není-li oprávněn ze služebnosti nebo z práva stavby požadovaný stavební záměr nebo opatření uskutečnit, dokládá souhlas vlastníka pozemku nebo stavby*.
54. Městský soud z projektové dokumentace neshledal, že by záměr jakoukoliv svojí částí zasahoval do uvedeného pozemku žalobkyně, ostatně ani sama žalobkyně to netvrdí. Odkazuje pouze na možnou odchylku 14 cm v měření pro potřeby evidence katastru nemovitostí. Tato argumentace je však lichá. Střední souřadnicová chyba je charakteristikou přesnosti určení podrobných bodů polohopisu a je stanovena v příloze (bod 13.1) vyhlášky č. 357/2013 Sb. o katastru nemovitostí (katastrální vyhláška). Střední souřadnicovou chybu si lze představit jako plochu kruhu o určitém poloměru se středem v evidované souřadnici, o které lze tvrdit, že zde všude může určený bod být (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 3. 2014, č. j. 1 As 7/2014-54), a odráží možnou nepřesnost v měření, resp. zanesení uvedeného bodu do katastrální mapy. Jak ovšem správně poznamenal žalovaný, z uvedeného nelze dovozovat, že by záměr, který má být proveden na hranici pozemku, měl zasahovat na pozemek sousední. Žalobkyně ostatně netvrdí, že by hranice pozemků nebyly v katastrální mapě zakresleny správně.
55. Rozhodnutí stavebního úřadu pozemek č. 5042/2 ve vlastnictví žalobkyně nezahrnovalo. Stavební úřad ve společném povolení vysvětlil, že daný pozemek byl omylem projektantem ponechán v technické zprávě D.2.1. pro objekt SO 401 – přeložka VO. Dne 4. 4. 2022 však projektant na základě námitek žalobkyně technickou zprávu opravil. Žalobkyně přitom netvrdí, že by v některém situačním výkresu, které dle žalobní námítky opraveny nebyly,

záměr na pozemek v jejím vlastnictví zasahoval. Požadavek žalobkyně, aby žalovaný prokázal, že k zásahu do jejího pozemku nedojde, se jeví v tomto duchu absurdním. Pokud by stavba v rozporu s vydaným společným povolením byla provedena na pozemku žalobkyně, jednalo by se jak o stavbu nepovolenou z hlediska veřejného práva, tak o stavbu neoprávněnou z hlediska práva soukromého, na což žalobkyně správně upozorňuje. Tuto skutečnost však stavební úřad ani žalovaný nemohou v rámci vydání rozhodnutí nijak ovlivnit. Tím méně pak může být taková hypotetická situace důvodem kasačního zásahu soudu v nyníjší věci.

V. Závěr a náklady řízení

56. Na základě shora uvedených skutečností soud žalobu shledal nedůvodnou a v souladu s § 78 odst. 7 s. ř. s. ji proto zamítl.
57. O náhradě nákladů řízení účastníků řízení soud rozhodl v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 věta první s. ř. s. Žalobkyně v řízení neměla úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, kterému by jakožto úspěšnému účastníku řízení náležela náhrada nákladů řízení, soud tuto náhradu nepřiznal, neboť mu nad rámec běžné úřední činnosti žádné náklady nevznikly.
58. Osobám zúčastněným na řízení soud náhradu nákladů řízení v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s. nepřiznal, neboť jim neuložil žádnou povinnost, neshledal ani žádný důvod zvláštního zřetele hodný, pro který by bylo na místě náhradu nákladů přiznat.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává 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 nejbližší 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 27. 6. 2024

Mgr. Martin Lachmann

předseda senátu