



Vyvěšeno dne: 30. 4. 2026  
Svěšeno dne: 14. 5. 2026

Jaroslava Havelcová

ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Tomáše Rychlého a JUDr. Faisala Husseiniho v právní věci navrhovatele: **město Chlumec**, se sídlem Chlumec, Muchova 267, zastoupený Mgr. Jiřím Nezhybou, advokátem se sídlem Brno, Údolní 567/33, proti odpůrci: **Ústecký kraj**, se sídlem Ústí nad Labem, Velká Hradební 3118/48, za účasti: **I) Správa železnic, státní organizace**, se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, zastoupená JUDr. Jaromírem Bláhou, advokátem se sídlem Praha 8, Prvního pluku 206/7, **II) Ministerstvo dopravy**, se sídlem Praha 1, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, v řízení o kasační stížnosti navrhovatele proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 6/2024 – 116,

**t a k t o :**

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Žádnému z účastníků **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III.** Osoby zúčastněné na řízení **n e m a j í** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

**O d ů v o d n ě n í :**

[1] Navrhovatel se u Krajského soudu v Ústí nad Labem domáhal zrušení části opatření obecné povahy - 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, vydané usnesením Zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 24. 6. 2024, č. 018/29Z/2024 (dále jen „aktualizace ZÚR“). Aktualizací byl na území Ústeckého kraje vymezen koridor *ŽD1* pro železniční vysokorychlostní trať *RS4* (dále také jako „VRT“) v úseku od hranice Středočeského a Ústeckého kraje u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem (dále jen „koridor“) a současně byl zrušen koridor územní rezervy *VRT - ZR1* (dále jen „územní rezerva“).

[2] Krajský soud neshledal návrh důvodným, a proto jej rozsudkem uvedeným v záhlaví zamítl.

[3] Navrhovatel uplatnil celkem sedm žalobních okruhů. Pokud jde o **první** okruh námitek směřujících proti tvrzené absenci plnohodnotného posouzení varianty vedení koridoru vysokorychlostní trati v trase původní územní rezervy z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, navrhovatel namítal, že zastupitelstvo podmínilo pořízení aktualizace současným prověřením územní rezervy, přičemž toto prověření mělo být provedeno jako rovnocenné posouzení ve vztahu k nově navrženým variantám *ŽD1-A*, *ŽD1-B* a *ŽD1-C*. Podle navrhovatele takový postup neproběhl, čímž mělo dojít k porušení usnesení zastupitelstva i § 23b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“).

[4] Krajský soud z obsahu napadené aktualizace a jejího odůvodnění zjistil, že otázka vedení koridoru v trase územní rezervy byla v procesu pořizování posuzována. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dále také jako „SEA“) bylo provedeno základní porovnání nově navržených variant se stávající územní rezervou, přičemž byly hodnoceny dopady na jednotlivé složky životního prostředí, na lokality soustavy Natura 2000 i na udržitelný rozvoj území. Závěry SEA poukázaly na to, že varianta vedení trati v trase územní rezervy by v některých aspektech představovala srovnatelné zatížení jako nové varianty, avšak v jiných ohledech – zejména z hlediska zásahu do evropsky významných lokalit a zaboru nejcenější zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany – by byla méně příznivá.

[5] Krajský soud nepřehlédl, že posouzení územní rezervy neproběhlo ve stejném rozsahu a podrobnosti jako u nově navržených variant. Dospěl však k závěru, že takový postup nebyl nezbytný. Územní rezerva nebyla v daném případě prověřována za účelem jejího tzv. „překlopení“ do návrhového koridoru, nýbrž naopak v souvislosti s jejím zrušením. Ustanovení § 23b odst. 3 stavebního zákona dopadá na situace, kdy má být územní rezerva změněna na plochu či koridor umožňující stanovené využití; v projednávané věci však ke stanovení nového využití územní rezervy nedocházelo. Krajský soud proto neshledal, že by ze zákona vyplývala povinnost provést plnohodnotnou studii proveditelnosti či jiné podrobné prověření územní rezervy obdobně jako u nových variant.

[6] K námitce porušení legitimního očekávání krajský soud uvedl, že vymezení územní rezervy sice signalizuje představu orgánů územního plánování o budoucím *možném* využití území, nezakládá však subjektivní právo na její realizaci v původně předpokládané podobě. Legitimní očekávání nemůže být absolutizováno tak, že by bránilo změně koncepce, pokud k ní existuje legitimní důvod. V projednávané věci krajský soud takový důvod shledal ve změně koncepčního přístupu státu k rozvoji vysokorychlostních tratí, vyjádřeném v *Programu rozvoje rychlých spojení*, následné studii proveditelnosti a ve 4. aktualizaci *Politiky územního rozvoje* (dále jen „PÚR“).

[7] Navrhovatel dále namítal, že odpůrce nebyl vázán výběrem variant provedeným Ministerstvem dopravy, neboť PÚR nestanovila konkrétní trasu koridoru. Krajský soud připomněl, že PÚR je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování zásad územního rozvoje (dále také jako „ZÚR“). V čl. 83a PÚR byl stanoven úkol vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Jelikož se jedná o koridor republikového, respektive mezinárodního významu, nelze připustit, aby o jeho základním trasování rozhodovaly jednotlivé kraje autonomně. Úkolem ZÚR je takový koridor zpřesnit a rozvinout v nadmístních souvislostech, nikoli zcela nově koncipovat jeho trasu v rozporu s PÚR.

[8] Krajský soud současně zdůraznil, že závaznost PÚR neznamena automatické převzetí v něm uvedeného záměru bez dalšího hodnocení. V projednávané věci však návrh aktualizace prošel procesem posouzení vlivů na životní prostředí i dalšími zákonem předpokládanými postupy, v jejichž rámci byla hodnocena realizovatelnost jednotlivých variant. Nebylo přitom prokázáno, že by žádná z předložených variant byla nerealizovatelná. Pokud by se tak stalo, bylo by namíste řešení na úrovni nadřazené dokumentace, nikoli autonomní výběr odlišné trasy v rámci ZÚR.

pokračování

[9] Ze všech uvedených důvodů krajský soud uzavřel, že napadená aktualizace ZÚR nebyla přijata v rozporu s požadavky stavebního zákona ani s obsahem PÚR a že námitky navrhovatele v tomto směru nejsou důvodné.

[10] Krajský soud se dále zabýval **druhým okruhem** návrhových bodů, v němž navrhovatel namítal, že v úseku dotýkajícím se jeho území nebyly prověřeny jiné varianty koridoru vysokorychlostní trati než ty, které předložila Správa železnic, ačkoli navrhovatel i další subjekty měly předkládat konkrétní alternativní návrhy trasování.

[11] Ze správního spisu krajský soud zjistil, že veřejné projednání návrhu aktualizace ZÚR se konalo dne 24. 1. 2023. Navrhovatel ve lhůtě 7 dnů podle § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatnil námitky podáním ze dne 30. 1. 2023, v nichž prosazoval vedení koridoru VRT v trase původní územní rezervy, kterou se krajský soud zabýval v předcházející námitce. Žádnou jinou konkrétní alternativní trasu však navrhovatel ve stanovené lhůtě neuplatnil.

[12] Navrhovatel si následně nechal zpracovat společností PRO CEDOP s. r. o. materiál označený jako „*Studie alternativní trasy vysokorychlostní železniční tratě RS4 – Praha – Drážďany v úseku Předlice – Krušnohorský tunel*“, který byl podle tvrzení navrhovatele vyhotoven v únoru 2024. Ze samotného dokumentu přitom plyne pouze časové označení „2023–2024“, z čehož je podle krajského soudu zřejmé, že studie vznikla až po uplynutí lhůty pro uplatnění námitek. Ze spisu nevyplývá, že by navrhovatel tuto studii v průběhu pořizování napadené aktualizace formálně předložil pořizovateli jako námitku. I pokud by tak učinil před rozhodnutím zastupitelstva o vydání aktualizace dne 24. 6. 2024, jednalo by se o opožděné uplatnění alternativní trasy. Krajský soud v této souvislosti odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2014, č. j. 8 AOs 2/2013 – 85 (rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), dle kterého musí být alternativní řešení uplatněno ve lhůtě pro podání námitek, jinak k němu nelze přihlížet.

[13] Krajský soud rovněž zdůraznil, že případná alternativní trasa by musela být v souladu s PÚR, konkrétně s koridorem ŽD1, jenž je na území navrhovatele invariantní. Studie PRO CEDOP se navíc týkala pouze přibližně osm kilometrů dlouhého úseku mezi Ústím nad Labem a Chlumcem. Krajskému soudu nepřísluší, aby v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy v první linii přezkoumával technické a koncepční parametry alternativní trasy, která nebyla řádně uplatněna v procesu pořizování ZÚR.

[14] K tvrzení navrhovatele, že alternativní trasy navrhovaly i další osoby, krajský soud uvedl, že navrhovatel takové subjekty nekonkretizoval. Nadto je navrhovatel věcně legitimován k ochraně svých práv, nikoli práv jiných osob. Pokud jiné subjekty uplatnily námitky, bylo na nich, aby případně samy využily soudní ochranu.

[15] Pokud navrhovatel namítal, že na jeho území nebyly zkoumány jiné varianty, neboť varianty ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C měly v tomto úseku shodné trasování, krajský soud konstatoval, že tato skutečnost sama o sobě nepředstavuje pochybení. V rámci pořizování aktualizace ZÚR byly posuzovány celkem čtyři varianty, včetně územní rezervy, přičemž odlišnosti mezi variantami ŽD1-A, B a C se projevovaly v jiných úsecích koridoru. Judikatura Nejvyššího správního soudu připouští, že za určitých okolností může být posuzována i jediná varianta záměru, jsou-li splněny zákonné podmínky. V projednávané věci navrhovatel kromě územní rezervy žádnou další variantu trasování včas nenavrl.

[16] Krajský soud vzal dále v úvahu, že v průběhu roku 2024 fungovala pracovní skupina „*Tratový úsek Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu*“, zřízená Správou železnic po dohodě s Ministerstvem dopravy. Jejím úkolem bylo prověřit alternativy trasování a technická řešení úseku.

V rámci této pracovní skupiny byly posuzovány varianty označené jako V2 „Stradov“ a V3a a V3b „Český Újezd“, které byly porovnávány s výchozí variantou koridoru ŽD1. Z přehledové tabulky stanovisek vyplývá, že navrhovatel nevedl preferenci žádné z těchto variant; naopak řada dalších subjektů preferovala výchozí variantu koridoru ŽD1.

[17] Rovněž námitce, že zahájení zadávacího řízení na zpracování dokumentace pro územní řízení Správou železnic dne 2. 12. 2022 znamenalo faktické předurčení trasy a znemožnění variantního posouzení, krajský soud nepřisvědčil. Považoval za zřejmé, že zadavatel musel v zadávací dokumentaci vymezit základní parametry plánované stavby, včetně předpokládaného umístění portálu Krušnohorského tunelu. To však samo o sobě neznamená nezákonnost procesu pořizování ZÚR. Teoreticky by v případě změny vybrané varianty bylo možné upravit i parametry projektové přípravy.

[18] K námitce zásahu do práva na samosprávu krajský soud připomněl judikaturu Ústavního soudu (nález ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15; rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na <http://.nalus.usoud.cz>), podle níž může k nepřipustné ingerenci dojít tehdy, pokud (i) kraj reguluje území do takové míry podrobnosti, která již náleží obci, nebo (ii) pokud je podstatná část území obce vyňata z možnosti smysluplné regulace. V projednávané věci však šlo o vymezení koridoru republikového významu, jenž je předmětem nadmístní regulace. Navrhovatel měl možnost uplatnit námitky, což také učinil, a tyto námitky byly vypořádány. Koridor ŽD1 zasahuje přibližně 10 % území navrhovatele, přičemž významná část se nachází v nezastavěném horském území. Nelze proto dovodit, že by byla samospráva navrhovatele fakticky vyprázdněna.

[19] Krajský soud konečně uvedl, že i pokud by odpůrce nesprávně vycházel z předpokladu, že je bezvýhradně vázán variantami vybranými Ministerstvem dopravy, nemělo by to samo o sobě za následek nezákonnost celé aktualizace. Zastupitelstvo kraje mělo podle § 41 odst. 3 stavebního zákona možnost návrh zamítnout nebo vrátit pořizovateli k dopracování, což neučinilo. Napadená aktualizace obsahuje zdůvodnění přijatého řešení v souladu s § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona a z podkladů vyplývá, že jednotlivé varianty byly prověřeny v dostatečném rozsahu.

[20] Krajský soud se zabýval také námitkami ve **třetím** okruhu žalobního návrhu směřujícími proti vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR na životní prostředí (SEA), zejména ve vztahu k záborům ZPF, hluku, šířce koridoru a jeho vlivu na krajinu. Ve vztahu k odhadu záborů ZPF konstatoval, že námitka nepřesnosti nebyla uplatněna v průběhu pořizování aktualizace; věcně pak uvedl, že kvalifikovaný odhad vychází z územně analytických podkladů Ústeckého kraje (ÚAP ÚK), je metodicky popsán v SEA i v odůvodnění aktualizace ZÚR a odpovídá měřítku 1:100 000. Jde o odborný odhad zpracovaný podle zákona o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhlášky č. 271/2019 Sb., zahrnující pouze trvalé záборы; dočasné záборы se řeší až v navazujících stupních dokumentace. K námitkám ohledně hluku, zúžení koridoru a vlivu na krajinu krajský soud uvedl, že SEA vychází z obecných akustických charakteristik železniční dopravy a předpokládá řešitelnost kumulativních vlivů běžnými protihlukovými opatřeními, přičemž konkrétní parametry provozu budou předmětem navazujících řízení. Tvrzené zúžení koridoru označil za nepodložené a zdůraznil, že v rámci ZÚR nelze hodnotit konkrétní podobu stavby. Pokud jde o krajinný ráz, odkázal krajský soud na hodnocení SEA, které vliv mimo tunelové úseky označuje jako přímý a trvalý s lokálně významně negativními akcenty; toto hodnocení podle krajského soudu nepředstavuje bagatelizaci dopadů, ale vyjadřuje celkové posouzení koridoru jako celku.

[21] Ve **čtvrtém** okruhu návrhových bodů navrhovatel namítal neúnosné zatížení svého území jak ve fázi výstavby VRT, tak při jejím následném provozu. Zatížení spatřoval zejména v plánovaném vybudování portálu Krušnohorského tunelu v prostoru mezi zastavěnými částmi

pokračování

Chlumce a Stradova, kde má být soustředěno šest kolejí, což má znamenat mnohaleté rozsáhlé staveniště a následně zvýšenou hlukovou a vibrační zátěž v důsledku rozjíždění a brzdění vlaků.

[22] Krajský soud k tomu konstatoval, že s obsahově obdobnou námitkou se odpůrce vypořádal v rozhodnutí o námitkách. Odpůrce zde uvedl, že konkrétní dopady výstavby portálu tunelu, technické řešení trati a následného provozu nemohou být předmětem posuzování v rámci pořizování zásad územního rozvoje, nýbrž až v navazujících řízeních, zejména v územním řízení, případně v rámci procesu EIA ke konkrétní stavbě. Krajský soud se s tímto závěrem ztotožnil a zdůraznil § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle něhož ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející územnímu plánu či navazujícím rozhodnutím. Technické řešení trati proto nemůže být předmětem ZÚR a nelze je v této fázi předjímat. Dále krajský soud uvedl, že vycházel-li navrhovatel ze zadávací dokumentace veřejné zakázky vypsané Správou železnic na zpracování projektové dokumentace pro územní řízení (úsek Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu), nelze přehlédnout, že zadávací dokumentace obsahuje podrobnosti náležející až navazujícím stupňům přípravy stavby a není povinností pořizovatele přihlížet k jejímu obsahu při pořizování aktualizace ZÚR. To, že veřejná zakázka byla vypsána již před vydáním napadené aktualizace, na tomto závěru nic nemění.

[23] Krajský soud připomněl, že napadená aktualizace vymezuje toliko koridor o proměnlivé šířce cca 100–1 200 m, nikoli konkrétní stavbu, jejíž šířka se dle textové části odůvodnění (str. 134) předpokládá maximálně 40 m včetně svahů náspu. Otázky konkrétního technického řešení, protihlukových a protivibračních opatření či případných škod na nemovitostech budou řešeny až v navazujících povolovacích řízeních na základě projektové dokumentace. Krajský soud nezpochybnil obecnou povinnost veřejné moci chránit obyvatele před hlukem a vibracemi podle zákona o životním prostředí, avšak zdůraznil, že tato ochrana je poskytována v příslušné fázi konkrétního řízení, v němž může navrhovatel uplatnit svá práva.

[24] K obavám ze zúžení koridoru mezi obytnou zástavbou Chlumce a Stradova krajský soud uvedl, že jde o nepodložené domněnky. Navrhovatel sám uvádí, že vzdálenost mezi okrajovými obytnými domy činí necelých 300 m. Při maximální šířce samotné budoucí stavby cca 40 m tak zůstává významný prostorový odstup. Z předložených situačních podkladů a vizualizací plyne, že portál Krušnohorského tunelu má být umístěn jižně od silnice I/13, na hranici s územím města Chabařovice, tedy mimo zúžené místo mezi obytnými částmi Chlumce a Stradova, přičemž severně od silnice I/13 má být trať vedena již v tunelu pod zemí. Nejvýraznější zásah se proto může týkat spíše území města Chabařovice, nikoli navrhovatele.

[25] Dále krajský soud upozornil, že s ohledem na urbanistické uspořádání území a nutnost návaznosti na trasu směrem k Drážďanům, včetně koordinace s navazujícím koridorem ve Spolkové republice Německo, je prakticky nemožné nalézt řešení, které by zcela vyhovovalo všem dotčeným subjektům. Dotčení práv navrhovatele proto nelze bez dalšího považovat za nepřiměřené.

[26] Pokud jde o obavy z rozsáhlého staveniště u portálu tunelu, krajský soud konstatoval, že z podkladů předložených samotným navrhovatelem plyne, že znázorněné staveniště se nachází jižně od silnice I/13 na území města Chabařovice. Ani z tohoto pohledu proto nelze dovodit nerealizovatelnost VRT v místě zúžení koridoru či neúnosné zatížení území navrhovatele. Argumentaci navrhovatele o neúnosném zatížení krajský soud označil za neurčitou a nepodloženou, zejména s ohledem na fakt, že v dotčeném úseku má být trať vedena v tunelu.

[27] K námitce zásahu do krajinné památkové zóny *Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova* (rejstř. č. ÚSKP 2387) krajský soud uvedl, že koridor ŽD1 je v daném území veden v tunelu pod povrchem. Odpůrce se námitkou zabýval na str. 235 rozhodnutí o námitkách

a po jednání s Ministerstvem kultury byl do článku 69b výroku napadené aktualizace doplněn úkol pro územní plánování směřující k minimalizaci vlivů na kulturní hodnoty memoriální krajiny v prostoru této památkové zóny. Krajský soud ověřil, že tento požadavek byl do výroku skutečně zapracován. Zároveň poukázal na to, že i zrušená územní rezerva (preferovaná navrhovatelem) by rovněž zasahovala do téže památkové zóny. Vzhledem k tunelovému vedení trati proto krajský soud neshledal důvodné obavy z nepřiměřeného zásahu do památkové ochrany s tím, že konkrétní podmínky budou řešeny v navazujících stupních územního plánování.

[28] Krajský soud se dále zabýval **pátým** okruhem návrhových bodů, v němž navrhovatel namítal nedostatečnost kompenzačních opatření stanovených v napadené aktualizaci. Krajský soud konstatoval, že kompenzační opatření vztahující se k vybrané variantě *ŽD1-C* jsou uvedena na str. 45–46 textové části odůvodnění napadené aktualizace, přičemž jsou systematicky rozdělena do tří kategorií: (i) požadavky na koncepční opatření, (ii) požadavky na prostorová opatření a (iii) požadavky na projektová opatření.

[29] K námitce, že kompenzační opatření jsou formulována příliš obecně a pouze pro celé varianty koridoru, krajský soud uvedl, že míra obecnosti odpovídá stupni územně plánovací dokumentace, jímž jsou ZÚR. Odpůrce se obdobnou námitkou zabýval na str. 236 rozhodnutí o námitkách a vysvětlil, že v rámci ZÚR nelze posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího provozu; vyhodnocovány jsou předpokládané vlivy koncepce jako celku (tj. vymezeného koridoru), včetně vlivů sekundárních, kumulativních a synergických. Navržená eliminační a minimalizační opatření jsou proto ve výroku aktualizace formulována jako úkoly pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebních úřadů. V době, kdy není známo technické řešení stavby ani její přesné umístění, nelze podle odpůrce předvídat konkrétní dopady na jednotlivé složky životního prostředí ani na obyvatele. S tím se krajský soud ztotožnil.

[30] Krajský soud dále poukázal na to, že mezi prostorová kompenzační opatření patří požadavek zajistit dostatečnou šíři koridoru pro případnou instalaci potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy hluku a vibrací na přilehlé obytné prostředí. Tento požadavek představuje úkol pro další stupně územního plánování, aby bylo v územním plánu zachováno dostatečné prostorové řešení umožňující realizaci ochranných opatření. Ve vztahu k obavám navrhovatele ze zúžení koridoru mezi Chlumcem a Stradovem krajský soud odkázal na své dřívější závěry, že vzdálenost mezi okraji obytných částí činí téměř 300 m a následně má být trať vedena v podzemním tunelu. Z argumentace navrhovatele přitom nevyplývá, proč by v dotčeném území nebylo možné realizovat účinná protihluková či protivibrační opatření; konkrétní řešení bude předmětem až územního či stavebního řízení.

[31] Napadená aktualizace dále podle krajského soudu stanoví projektové opatření vyplývající ze SEA, podle něhož mají být tunelové portály umístěny na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek s cílem minimalizovat kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a se stávající zástavbou. Krajský soud uvedl, že již samotné zařazení tohoto požadavku mezi projektová opatření svědčí o tom, že má být naplněn v rámci projektové dokumentace pro územní řízení, kde budou místní podmínky podrobně vyhodnoceny. Námitka navrhovatele, že portál Krušnohorského tunelu lze umístit pouze na jediném místě na jeho území a že v tomto místě nebylo provedeno požadované podrobné vyhodnocení, proto míří do fáze, která náleží navazujícím řízením.

[32] V této souvislosti krajský soud opětovně odkázal na § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle něhož ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející územnímu plánu či navazujícím rozhodnutím. Podrobné posouzení umístění portálu a konkrétní rozvržení stavby v území je předmětem územního řízení, které vychází z projektové dokumentace; takové podklady v době pořizování napadené aktualizace k dispozici nebyly.

pokračování

Ani případná skutečnost, že portál by mohl být umístěn pouze na určitém místě, nezakládá povinnost řešit tyto podrobnosti již na úrovni ZÚR.

[33] K námitce nepřezkoumatelnosti vypořádání námitek krajský soud uvedl, že odpůrce své závěry opřel mimo jiné o rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 - 157, podle kterého stavební zákon na úrovni aktualizace ZÚR nevyžaduje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření ke každé části záměru; postačuje uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy, případně uvedení příkladů opatření technického, plánovacího či jiného charakteru, neboť není jisté, zda a jak konkrétně bude záměr v budoucnu realizován. Krajský soud považoval tento judikaturní závěr za příležitý a uzavřel, že odpůrce postupoval v jeho intencích. Vypořádání námítky je tak podle krajského soudu přezkoumatelné i věcně správné.

[34] Krajský soud se dále zabýval **šestým** okruhem návrhových bodů, v němž navrhovatel namítal absenci předchozího geologického a hydrogeologického průzkumu jako podkladu pro napadenou aktualizaci. Konstatoval, že obsahově obdobnou námitkou se odpůrce zabýval na str. 236–238 odůvodnění napadené aktualizace, kde vysvětlil, že požadavek na provedení podrobného geologického průzkumu nelze vztahovat již ke stadiu pořizování ZÚR. Ty, jako koncepční nástroj, vymezují plochy a koridory nadmístního významu, aniž by bylo známo konkrétní technické řešení stavby, její přesné umístění či způsob zakládání. Odpůrce poukázal na to, že geologický posudek je právními předpisy vyžadován až pro dokumentaci k územnímu rozhodnutí, respektive ke společnému povolení. V této souvislosti konstatoval, že stavby dráhy jsou povolovány společným povolením podle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury (dále jen „liniový zákon“), na něž navazuje vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury; ta výslovně požaduje zjištění geologické, hydrogeologické a inženýrskogeologické charakteristiky území, včetně závěrů provedených průzkumů. Krajský soud se s tímto výkladem ztotožnil.

[35] K argumentaci navrhovatele založené na § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona krajský soud uvedl, že povinnost prověřovat rizika spojená s geologickou skladbou území se uplatňuje v každé fázi územního plánování se zřetelem na její účel a míru podrobnosti. Zásady územního rozvoje, územní plán i územní řízení představují odlišné nástroje s rozdílnou mírou konkretizace. Posouzení rizik vyplývajících z geologické skladby území až v územním řízení proto není v rozporu s citovaným ustanovením. Krajský soud dále zdůraznil, že napadená aktualizace byla podrobena SEA, v jehož rámci byly hodnoceny i potenciální vlivy na horninové prostředí, včetně sesuvných a poddolovaných území. V kapitole 3.4 SEA (str. 66–71) bylo provedeno základní vyhodnocení geologických a hydrogeologických poměrů, na str. 142–143 byly uvedeny pokyny pro plánování liniových staveb v sesuvných územích a na str. 184–185 byly specificky posouzeny hydrogeologické poměry varianty ŽD1-C. Na str. 219–220 SEA byla stanovena projektová opatření, spočívající zejména v požadavku na provedení podrobného geologického, hydrogeologického a inženýrskogeologického průzkumu v trase koridoru v rámci projektové přípravy (včetně projektové EIA), a to s cílem vytipovat riziková místa a minimalizovat vlivy na režim povrchových a podzemních vod. Tato projektová opatření byla převzata do textové části odůvodnění napadené aktualizace (str. 45). Krajský soud uzavřel, že základní (hydro)geologické posouzení bylo na koncepční úrovni ZÚR provedeno v rozsahu odpovídajícím míře podrobnosti tohoto nástroje.

[36] K námitce, že již ve fázi aktualizace bylo nutné ověřit realizovatelnost záměru, krajský soud odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, podle něhož je třeba v rámci pořizování ZÚR koncepčně prověřit, zda záměry mají šanci být realizovány a zda nedochází ke kumulaci zátěží v území. V projednávané věci bylo takové

koncepční prověření provedeno právě prostřednictvím SEA, která hodnotila i vlivy na horninové prostředí. Citovanou judikaturu nelze vykládat tak, že by aprobovala povinnost provést již v této fázi podrobný geologický průzkum.

[37] Krajský soud uvedl, že rozsah posouzení geologických poměrů byl výsledkem dohody dotčených orgánů na jednání dne 13. 9. 2022. Bylo dohodnuto, že s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze v ZÚR bez podrobného inženýrskogeologického posouzení detailně hodnotit geologickou stavbu území, neboť taková podrobnost náleží až navazujícím řízením. SEA u varianty *ŽD1-C* výslovně požaduje provedení podrobného geologického, hydrogeologického a inženýrskogeologického průzkumu před zahájením ražby tunelů a stanoví, že konkrétní stavebně technické řešení stavby musí vycházet z jeho výsledků. Tato projektová opatření byla převzata do napadené aktualizace. Z toho plyne, že s průzkumem je počítáno, avšak až ve fázi řízení o umístění stavby, kdy může sloužit jako podklad pro volbu konkrétního technického řešení.

[38] K odkazu navrhovatele na § 2f liniového zákona a nález Ústavního soudu ze dne 22. 3. 2022, sp. zn. Pl. ÚS 39/18 krajský soud uvedl, že citované ustanovení zakládá *oprávnění* provádět průzkumné práce i před zahájením povolovacího řízení, nikoli však *povinnost* takový průzkum v určité fázi bezpodmínečně provést. Argumentace Ústavního soudu se vztahovala k otázce ústavnosti zásahu do vlastnického práva, nikoli k vymezení okamžiku, kdy musí být geologický průzkum realizován jako podklad pro ZÚR.

[39] Pokud jde o vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021, krajský soud konstatoval, že šlo o nezávazné doporučení učiněné nad rámec požadované konzultace k biologickému průzkumu. V následném stanovisku podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ze dne 20. 10. 2021 se požadavek na (hydro)geologický průzkum již neobjevil.

[40] K poukazu navrhovatele na odborný článek a video upozorňující na rizikovitost geologického podloží v dotčeném území, krajský soud uvedl, že tyto podklady nebyly uplatněny již v rámci námitkového řízení a že pro posouzení zákonnosti napadené aktualizace nejsou rozhodné. I s přihlédnutím k tvrzením o nestabilním podloží v části území navrhovatele krajský soud setrval na závěru, že provedení podrobného geologického a hydrogeologického průzkumu náleží až do fáze územního řízení a projektové přípravy konkrétní stavby.

[41] Krajský soud proto uzavřel, že požadavek na provedení geologického, respektive hydrogeologického průzkumu již jako podkladu pro napadenou aktualizaci nemá oporu v právních předpisech a že odpůrce postupoval v souladu se zákonem. Žádnou z námitek uplatněných v šestém okruhu návrhových bodů proto neshledal důvodnou.

[42] Konečně se krajský soud zabýval námitkami uplatněnými v **sedmém** okruhu žalobního návrhu, v němž navrhovatel namítal nepřezkoumatelnost vypořádání některých svých námitek v rozhodnutí o námitkách. Při posouzení této otázky soud vycházel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2023, č. j. 8 As 145/2021 – 51, podle něhož je třeba na odůvodnění rozhodnutí o námitkách klást obdobné požadavky jako na správní rozhodnutí, avšak zároveň se vyvarovat přepjatého formalismu; míra podrobnosti vypořádání se odvíjí od konkrétnosti samotné námítky.

[43] Ve vztahu k námitce týkající se nesprávného hodnocení vlivů na krajinný ráz krajský soud konstatoval, že navrhovatel ji uplatnil pouze stručně a bez konkrétní argumentace, když vyjádřil nesouhlas s hodnocením SEA a navrhl přísnější klasifikaci vlivu. Odpůrce reagoval poukazem na metodiku hodnocení, skutečnost, že posouzení proběhlo pro celý koridor a že vycházelo

pokračování

z odborných podkladů. Současně došlo k doplnění a úpravě textu SEA, v němž byly akcentovány i lokální významně negativní vlivy. Krajský soud proto považoval vypořádání této námítky za dostatečné a přezkoumatelné.

[44] K námitce neúnosného zatížení území krajský soud odkázal na své předchozí závěry v rámci čtvrtého okruhu návrhových bodů. Uvedl, že odpůrce se otázkou zatížení území zabýval, vysvětlil míru a způsob posouzení vlivů na úrovni ZÚR a zdůraznil, že konkrétní dopady stavby budou předmětem navazujících řízení. Skutečnost, že navrhovatel s tímto přístupem nesouhlasí, nezakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí o námitkách.

[45] Stejně tak krajský soud neshledal důvodnou námitku nepřezkoumatelnosti vypořádání výhrad ke kompenzačním opatřením s tím, že touto otázkou se již podrobně zabýval v rámci pátého okruhu návrhových bodů a uzavřel, že vypořádání odpůrce bylo dostatečné a věcně správné.

[46] Krajský soud proto uzavřel, že ani žádná z námitek nepřezkoumatelnosti není důvodná.

[47] Proti rozsudku krajského soudu podal navrhovatel (dále jen „stěžovatel“) kasační stížnost, v níž se odvolával na kasační důvody dle § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[48] V **prvním** okruhu kasačních námitek stěžovatel brojí proti závěru krajského soudu o vázanosti odpůrce variantami vedení koridoru VRT vybranými Ministerstvem dopravy podle čl. 83a PÚR. Stěžovatel se závazností PÚR souhlasí a nezpochybňuje postup, kdy Ministerstvo dopravy vybralo varianty které byly následně uplatněny v procesu pořizování aktualizace. Nesouhlasí však se závěrem, že by tím byla vyloučena možnost posouzení dalších alternativ navrhovaných jinými subjekty, zejména přímo dotčenými obcemi. Podle něj žádné ustanovení stavebního zákona nestanoví, že Ministerstvo dopravy je jediným subjektem oprávněným navrhopvat varianty trasování. PÚR podle něj vymezuje pouze rámcový koridor *RS4*, v jehož mezích je možné zvažovat různé alternativy.

[49] Dále stěžovatel nesouhlasí se závěrem krajského soudu, že vypuštění územní rezervy nepodléhalo posouzení podle § 23b odst. 3 stavebního zákona. Má za to, že opuštění varianty územní rezervy představovalo zásah do legitimního očekávání dotčených obcí, a proto bylo třeba provést plnohodnotné posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně posouzení vlivů na životní prostředí, a to ve srovnání s nově vymezovaným koridorem VRT. Uvedené ustanovení se podle něj neuplatní pouze v případě „*překlopení*“ územní rezervy do návrhového koridoru, ale dopadá i na situaci, kdy je územní rezerva vypuštěna a současně je vymezován nový koridor umožňující stanovené využití území. Stěžovatel rovněž poukazuje na usnesení zastupitelstva kraje ze dne 28. 2. 2022, č. j. 018/13Z/2022, které podle něj výslovně požadovalo posouzení vlivů koridoru územní rezervy na udržitelný rozvoj území.

[50] Konečně stěžovatel namítá, že ačkoli krajský soud připustil, že PÚR neobsahuje konkrétní trasy koridorů VRT, a odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle níž je na úrovni ZÚR možné zabývat se variantami řešení, současně aproboval postup odpůrce, který podle stěžovatele převzal konkrétní řešení v podrobnosti blízkí se faktickému umístění stavby. Vymezení koridoru v úzkém pruhu mezi dvěma zastavěnými územími podle něj fakticky znemožňuje alternativní trasování a odporuje rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009 - 59, podle nějž mají územní orgány přebírat pouze koncepční záměr, nikoli jeho faktickou realizaci. Současně nebyly odpůrcem reálně posouzeny jiné varianty trasování VRT. Z těchto důvodů považuje napadený rozsudek za nezákonný.

[51] Ve **druhém** okruhu kasačních námitek stěžovatel předně brojí proti závěru krajského soudu o jeho údajné pasivitě v procesu pořizování napadené aktualizace (odst. 102 a 103 napadeného rozsudku). Zdůrazňuje, že dne 30. 1. 2023 uplatnil vůči návrhu aktualizace obsáhlé námítky, v nichž vytýkal konkrétní vady a navrhoval posouzení další varianty vedení VRT, zejména zachování a vyhodnocení územní rezervy. Závěr o jejich nečinnosti proto považuje za rozporný s obsahem spisu a za nepřezkoumatelný.

[52] Dále stěžovatel namítá, že se krajský soud nesprávně odmítl zabývat jeho argumentací týkající se použití ZÚR namísto územního rozvojového plánu (dále jen „ÚRP“) pro záměr celostátního významu, a to s poukazem na koncentraci řízení. Podle stěžovatele se nejednalo o rozšíření návrhu, nýbrž o právní argumentaci. Má za to, že za účinnosti novely stavebního zákona provedené zákonem č. 403/2020 Sb. měl být koridor republikového významu vymezen právě v ÚRP (§ 35a a § 35b stavebního zákona), vydávaném jako opatření obecné povahy, přezkoumatelného soudem. Postupem odpůrce mu byla odeprána možnost soudní obrany na této úrovni. Právní úvaha krajského soudu, podle níž nelze koridor VRT zahrnout do prvního ÚRP na základě přechodných ustanovení zákona č. 403/2020 Sb., je podle stěžovatele nesprávná, neboť tato přechodná ustanovení dopadají pouze na již vymezené záměry a na posuzovaný koridor VRT se nevztahují.

[53] Stěžovatel rovněž nesouhlasí se závěrem krajského soudu, že nespécifikoval porušená zákonná ustanovení ve vztahu k přesnému vymezení polohy Krušnohorského tunelu. Odkazuje na části svého návrhu (4.3, 4.4 a 4.5), v nichž namítal nedostatky vyhodnocení vlivů na životní prostředí, neúnosné zatížení území a nedostatečná kompenzační opatření. Tvrdí, že koridor je na jeho území vymezen invariantně a fakticky v podrobnosti odpovídající dokumentaci pro územní řízení, což je v rozporu s § 36 odst. 1 a 3 stavebního zákona i s § 3 správního řádu, neboť odpůrce opomenul zohlednit alternativní varianty trasy koridoru. Postup odpůrce byl v rozporu s rozsudkem č. j. 9 Ao 3/2009 – 59, podle něhož mají územní orgány přebírat pouze koncepční záměr, nikoli jeho faktickou realizaci. Stěžovatel krajskému soudu rovněž vytýká, že po něm požadoval předložení alternativních studií v krátké lhůtě pro podání námitek, ačkoliv v námítkách jasně specifikoval vady návrhu aktualizace ZÚR, včetně absence posouzení jiných variant. Podle stěžovatele na něj krajský soud nepřipustně přenesl povinnost zpracovat a posoudit další varianty; takový postup odporuje závěrům vysloveným v rozsudcích Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2023, č. j. 8 As 145/2021 - 51, a ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 - 34.

[54] Ve vztahu k zásahu do práva na samosprávu stěžovatel nesouhlasí s aplikací závěrů plynoucích z nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 178/15 krajským soudem. Má za to, že byly naplněny oba Ústavním soudem vymezené případy zásahu: jednak kraj reguloval území do nepřipustné podrobnosti, jednak regulace fakticky znemožňuje smysluplné plánování podstatné části území obce. Vymezení koridoru v úzkém pruhu mezi zastavěnými částmi obce jí znemožňuje naplnit úkoly stanovené aktualizací ZÚR a regulovat své území podle § 43 stavebního zákona. Stěžovatel nikdy netvrdil, že je v jeho kompetenci vybírat jinou trasu, ale odpůrce nezákonně nevyhodnotil jiné reálně možné varianty trasování koridoru VRT. Napadená aktualizace proto nezákonně a protiústavně zasahuje do zaručených pravomocí stěžovatele. Krajský soud podle jeho názoru nesprávně zúžil posouzení „*podstatné části území*“ na procentuální vyjádření, aniž zohlednil, že *de facto* může být zasaženo celé jeho území, a to jak samotnou stavbou, tak souvisejícím staveništěm.

[55] Stěžovatel napadá i závěr krajského soudu, že zúžení koridoru na jeho území je nepodloženou spekulací. Srovnání se severní částí koridoru považuje za nepřiléhavé, neboť tam koridor vede převážně nezastavěným územím a tunelem, zatímco na jeho území prochází mezi zastavěnými a obydlenými oblastmi. Rozsudek je podle něj v této části nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů.

pokračování

[56] Dále stěžovatel brojí proti závěru, že zadání veřejné zakázky na dokumentaci Krušnohorského tunelu před vydáním aktualizace ZÚR nepředstavuje protiprávní zásah. Podle stěžovatele tato skutečnost dokládá, že byla předem fixována konkrétní varianta a že odpůrce reálně nezvažoval jiné alternativy trasování. Rozsudek je vnitřně rozporný, neboť krajský soud na jedné straně uvedl, že k takové podrobnosti nelze na úrovni ZÚR přihlížet, na druhé straně však aproboval postup odpůrce, který vychází z varianty předem určené Ministerstvem dopravy a zpřesněné Správou železnic. Závěry krajského soudu jsou podle stěžovatele rovněž v rozporu se skutkovými zjištěními a obsahem správního spisu.

[57] V **posledním** okruhu kasačních námitek stěžovatel namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku a jeho vnitřní rozpornost, jakož i nezákonný zásah do svých práv spočívající v nedostatečném posouzení realizovatelnosti záměru koridoru VRT na jeho území. Poukazuje na rozpor mezi závěrem krajského soudu v odst. 135, podle něhož je pořizovatel ZÚR povinen převzít záměry z platné PÚR, avšak v případě prokázané neproveditelnosti některého záměru je jeho odpovědností iniciovat jeho vypuštění, a následnými úvahami krajského soudu v odst. 170, 172, 180, 182, 189 a 193. Podle stěžovatele odpůrce v průběhu pořizování napadené aktualizace ZÚR neprovedl nezbytné prověření geologických vlastností podloží na jeho území a otázku realizovatelnosti záměru odsunul až do fáze navazujících řízení. Krajský soud tento postup aproboval s odůvodněním, že podrobné geologické posouzení náleží až do řízení o umístění stavby. Tím však podle stěžovatele rezignoval na posouzení alespoň základních šancí realizovatelnosti záměru již ve fázi územně plánovací dokumentace.

[58] Stěžovatel má za to, že tento přístup je v rozporu s rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, a usnesením Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10, podle nichž je třeba se zabývat alespoň základní realizovatelností záměru již při jeho promítnutí do územně plánovací dokumentace. Podle stěžovatele existují odborně podložené pochybnosti o vhodnosti geologického podloží na jeho území, a míra rizika nerealizovatelnosti je natolik vysoká, že její posouzení nelze odkládat do dalších fází přípravy stavby.

[59] Za nepřezkoumatelný považuje stěžovatel i závěr krajského soudu, že výstavba Krušnohorského tunelu jeho území negativně nezasáhne, neboť bude probíhat pod zemí od jižního okraje silnice I/13. Krajský soud tento závěr opřel o vizualizaci portálu tunelu z prezentace Správy železnic ze dne 1. 7. 2024, přestože současně uvedl, že koridor VRT nepředjímá konkrétní podobu stavby. Podle stěžovatele není zřejmé, z jakého podkladu krajský soud dovodil, že realizace bude nepochybně podzemní, a nikoli například formou otevřeného výkopu v úseku mezi silnicí I/13 a tzv. *kozí dráhou* (úzké území mezi zastavěným územím Chlumce a Stradova). Tuto úvahu považuje za vnitřně rozpornou.

[60] Stěžovatel dále namítá, že krajský soud bez dostatečného odůvodnění odmítl provést jím navržené důkazy, zejména článek Mgr. Jiřího Zmítka „*Krušnohorský tunel – úvodní představení*“ publikovaný v časopise *Tunel* a video s vystoupením RNDr. Vladimíra Cajze, CSc., které poukazují na rizika spojená s geologickou nestabilitou dotčeného území. Těmito důkazy chtěl stěžovatel doložit, že s ohledem na geologické podmínky může být stavba realizována nadzemně v otevřeném výkopu, což by vedlo k významným negativním vlivům na jeho území, včetně dlouhodobé zátěže hlukem, vibracemi, prašností a rozsáhlým zábořem plochy staveniště o výměře nejméně 90 000 m<sup>2</sup>, a to po dobu přinejmenším deseti let. Krajský soud podle stěžovatele selektivně vycházel pouze z podkladů předložených Správou železnic a navržené důkazy odmítl bez přesvědčivého odůvodnění.

[61] Konečně stěžovatel namítá, že pouhý odkaz krajského soudu na provedené hodnocení SEA nepostačuje, neboť toto hodnocení se podle něj nevypořádalo s konkrétní námitkou

geologické nestability podloží na jeho území ani neobsahovalo relevantní srovnání variant z hlediska realizovatelnosti.

[62] Odpůrce se ve svém vyjádření plně ztotožnil se závěry krajského soudu, které považuje za zákonné, přezkoumatelné a věcně správné. Odmítá námitku, že byl povinen v rámci aktualizace ZÚR prověřovat i jiné varianty trasování vysokorychlostní trati než ty, které předložilo Ministerstvo dopravy a oprávněný investor (Správa železnic). Obsahem návrhu investora byl do určité míry vázán, neměl zákonnou oporu ani odborné podklady pro iniciativní rozšiřování variant a stěžovatel navíc v zákonné lhůtě ani žádnou konkrétní alternativní trasu nenavrl; jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu, č. j. 8 AOs 2/2013 – 85, později zpracovanou studií společnosti PRO CEDOP s. r. o. nebyl povinen zohlednit.

[63] K otázce územní rezervy VRT odpůrce uvádí, že usnesení zastupitelstva mu neuložilo provést její plnohodnotné variantní prověření. S ohledem na obecnost a nerozpracovanost varianty v územní rezervě nebylo možné provést rovnocenné srovnání s konkrétními variantami koridoru. Přesto bylo provedeno základní porovnání vlivů na udržitelný rozvoj území, z něhož vyplynuly i potenciálně méně příznivé dopady (například na ZPF a lokalitu Natura 2000 – *EVL Kateřina*). V odůvodnění aktualizace ZÚR i v SEA je proto opakovaně uvedeno, že koridor územní rezervy „*nepředstavuje plnohodnotnou variantu řešení*“. Ustanovení § 23b odst. 3 stavebního zákona se podle odpůrce neuplatní, neboť nedocházelo k tzv. „*překlopení*“ územní rezervy do návrhového koridoru. Odpůrce dále zdůrazňuje, že územní rezerva nezakládá jistotu budoucí realizace záměru v daném místě. Koncepce rychlých spojení se v mezidobí změnila (mj. s ohledem na napojení Ústí nad Labem) a výběru výsledných tří variant předcházelo prověření širšího okruhu tras, včetně původní rezervy, o jehož závěrech byl stěžovatel informován.

[64] Odpůrce dále odmítá tvrzení stěžovatele o zásahu do jeho práva na samosprávu. Nesouhlasí s tvrzením, že krajský soud námitky stěžovatele dezinterpretoval; zmínka o pasivitě stěžovatele se podle něj vztahovala pouze k posouzení otázky, zda vznikla povinnost pořizovatele zpracovat variantní řešení. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 8 As 125/2015 - 75 zdůrazňuje, že pořizovatel nemá obecnou povinnost navrhopvat záměr ve variantách, nevyplyne-li taková povinnost z požadavku dotčeného orgánu či z konkrétních námitek; taková situace však podle odpůrce v projednávané věci nenastala. Skutečnost, že Správa železnic již paralelně připravovala podrobnější projektovou dokumentaci, nemění zákonné limity obsahu ZÚR. Ty podle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí řešit podrobnosti náležející až do navazujících řízení. Aktualizace proto podle odpůrce pouze vymezila koridor v proměnlivé šíři (100 – 1 200 m), nikoli konkrétní technické řešení tunelu či staveniště. Konkrétní zmírňující či kompenzační opatření mají být řešena až v dalších stupních přípravy a povolování záměru. Odpůrce rovněž souhlasí se závěrem krajského soudu, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebylo možné dodatečně rozšiřovat. Současně uvádí, že v době pořizování aktualizace ZÚR neexistoval institut ÚRP, a vymezení koridoru na úrovni ZÚR proto považuje za legitimní.

[65] K poslednímu okruhu kasačních námitek odpůrce uvádí, že tvrzené dopady budování portálu Krušnohorského tunelu a samotné vysokorychlostní trati, jakož i jejich provozu na území města Chlumeck, nemohou být posuzovány v rámci aktualizace, nýbrž až v navazujících řízeních o povolení konkrétního záměru. V této souvislosti odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, dle kterého nelze vymezení koridoru v územně plánovací dokumentaci ztotožňovat s umístěním stavby. Samotné vymezení koridoru proto nepředstavuje bezprostřední zásah do imisních či hlukových limitů, neboť konkrétní podoba a realizace záměru podléhá dalším stupňům řízení, včetně procesu EIA. Posouzení v rámci aktualizace ZÚR proto probíhalo na koncepční úrovni a v odpovídající podrobnosti. V této fázi podle odpůrce nelze hodnotit konkrétní technické řešení, přesné umístění stavby ani její detailní hlukové či imisní dopady na území jednotlivých obcí. Stejně tak i požadavek na provedení

pokračování

konkrétního geologického průzkumu je podle odpůrce třeba uplatnit až v řízení o povolení záměru. Pro účely ZÚR postačují územně analytické podklady. V rámci SEA byly potenciální vlivy na horninové prostředí posouzeny a bylo doporučeno provedení geologického a hydrogeologického průzkumu v navazující projektové přípravě. Hodnocení vlivů bylo provedeno pro celý koridor v měřítku ZÚR (1:100 000), které neumožňuje detailní zohlednění specifik území jednotlivých obcí.

[66] Odpůrce proto navrhl, aby kasační stížnost byla zamítnuta.

[67] Osoba zúčastněná na řízení I (dále jen „Správa železnic“) ve svém vyjádření uvedla, že považuje kasační námítky za nedůvodné. Ztotožňuje se se závěry krajského soudu, podle nichž byla napadená aktualizace ZÚR přijata v souladu s právními předpisy i PÚR, která odpůrci ukládala vymezit koridor VRT na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Jiné varianty proto nemohly být zohledněny a jejich neposouzení nemá vliv na zákonnost napadené aktualizace. Upuštění od územní rezervy nebylo podmíněno zvláštním posouzením dle § 23b odst. 3 stavebního zákona a nezasáhlo do legitimního očekávání stěžovatele, neboť nedošlo k tzv. „překlopení“ územní rezervy do vymezení příslušného koridoru. Námítky stěžovatele byly projednány a vypořádány. Výhrady týkající se konkrétního umístění portálu Krušnohorského tunelu, geologických poměrů nebo hlukových a jiných dopadů podle Správy železnic směřují do navazujících řízení (zejména do procesu EIA a řízení o povolení záměru), neboť ZÚR nemohou řešit podrobnosti náležející územnímu plánu či povolovacím rozhodnutím. V této fázi proto postačuje koncepční posouzení a stanovení úkolů pro další stupně přípravy stavby.

[68] Osoba zúčastněná na řízení II se ke kasační stížnosti nevyjádřila.

[69] V replice stěžovatel vyjádřil nesouhlas s vyjádřením odpůrce a Správy železnic, aniž by uvedl nová tvrzení nad rámec těch, která již uplatnil ve své kasační stížnosti.

[70] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a důvodů v ní uvedených (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.). Ve věci rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2 s. ř. s.

[71] Kasační stížnost není důvodná.

[72] Vzhledem k provázanosti jednotlivých kasačních námitek se Nejvyšší správní soud zabýval námítkami v pořadí, v němž byly stěžovatelem uplatněny v kasační stížnosti. Nezvolil proto obvyklou strukturu přezkumu, kdy se nejprve samostatně posuzuje přezkoumatelnost napadeného rozsudku a teprve následně jeho věcná správnost. V projednávané věci by takový postup nebyl přehledný, neboť stěžovatel námítky nepřezkoumatelnosti, nesrozumitelnosti a vnitřní rozpornosti rozsudku krajského soudu neuplatnil souhrnně, ale vznesl je průběžně v rámci jednotlivých kasačních námitek a vždy je spojoval s konkrétními výhradami vůči dílčím závěrům krajského soudu. Nejvyšší správní soud proto považoval za vhodnější zabývat se těmito výhradami vždy v rámci posouzení příslušné kasační námítky, s níž byly obsahově propojeny.

[73] Fakt, že v případě důvodnosti námítky nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku [§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.] by zpravidla nebylo možné přistoupit k věcnému přezkumu dalších kasačních námitek, uvedenému postupu nebrání. Pokud jde o vymezení pojmu nepřezkoumatelnosti, z konstantní judikatury Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu vyplývá, že má-li být soudní rozhodnutí přezkoumatelné, musí z něj být patrné, jaký skutkový stav vzal soud za rozhodný, jakým způsobem postupoval při posuzování rozhodných skutečností, proč považuje právní závěry účastníků řízení za (ne)správné a z jakých důvodů považuje argumentaci účastníků řízení za (ne)důvodnou (viz například nálezy Ústavního soudu ze dne 20. 6. 1996,

sp. zn. III. ÚS 84/94, ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97 a ze dne 11. 4. 2007, sp. zn. I. ÚS 741/06, a rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Azs 47/2003 - 130, ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003 - 52, ze dne 1. 6. 2005, č. j. 2 Azs 391/2004 - 62, a ze dne 21. 8. 2008, č. j. 7 As 28/2008 – 75). Touto optikou Nejvyšší správní soud posuzoval důvodnost výtek nepřezkoumatelnosti průběžně při hodnocení jednotlivých kasačních námitek, k nimž se vztahovaly.

[74] Nejvyšší správní soud se **zaprvé** zabýval námitkami směřujícími proti posouzení variant vedení trasy. Stěžovatel namítal, že krajský soud nesprávně vyloučil možnost posouzení dalších alternativních variant vedení koridoru navržených jinými subjekty. Této námitce Nejvyšší správní soud nepřisvědčil.

[75] Podle stěžovatele krajský soud (nesprávně) konstatoval, že v rámci procesu přijímání ZÚR je vyloučeno posouzení jiných variant vedení trasy než těch, které vybralo Ministerstvo dopravy. Takový závěr však z napadeného rozsudku nevyplývá. Krajský soud se uvedenou otázkou zabýval v odst. 146 a násl. odůvodnění svého rozsudku, přičemž konstatoval, že stěžovatel ve lhůtě 7 dnů od veřejného projednání sice uplatnil námitky, avšak jako alternativu označil toliko vedení trasy v koridoru dříve vymezené územní rezervy, která již byla v procesu pořizování prověřena. Jinou konkrétní variantu vedení trasy stěžovatel nenavrhl. Nejvyšší správní soud ověřil, že v námitkách ze dne 30. 1. 2023 (srov. část rozhodnutí o námitkách na str. 381 a násl.) není obsažen návrh jiné konkrétní trasy. Není proto zřejmé, jakými dalšími variantami se měl odpůrce zabývat. Obecná výtka nedostatečného posouzení alternativních variant bez jejich konkretizace nemůže sama o sobě založit nezákonnost postupu odpůrce.

[76] Nejvyšší správní soud nadto podotýká, že případná existence jiné varianty by nanejvýš mohla vést k závěru, že je v jejím světle třeba znovu zvážit vhodnost navržených řešení, případně návrh předložený oprávněným investorem zamítnout nebo vrátit k dopracování. Neznamenalaby však, že by měla být schválena varianta preferovaná stěžovatelem. V projednávané věci však stěžovatel žádnou konkrétní alternativní trasu ve lhůtě pro podání námitek neuplatnil, takže odpůrce neměl k dispozici jiný návrh vedení koridoru než varianty předložené Správou železnic.

[77] Dále je vhodné zdůraznit, že aktualizace ZÚR byla pořizována na základě návrhu podaného Správou železnic jako oprávněným investorem podle § 42a odst. 2 stavebního zákona. Nešlo tedy o aktualizaci z vlastního podnětu odpůrce, nýbrž o postup iniciovaný konkrétním návrhem, jehož předmět vymezoval rámec pořizování. Odpůrce nebyl povinen z vlastní iniciativy vyhledávat a prověřovat další možné varianty vedení koridoru nad rámec podaného návrhu. Pokud by dospěl k závěru, že navržená varianta není přijatelná, mohl by návrh zamítnout nebo jej vrátit pořizovateli k dopracování; nelze z toho však dovozovat jeho povinnost vytvářet či vyhledávat alternativní řešení a tato řešení s navrženou variantou konfrontovat.

[78] Ze správního spisu plyne, že v návrhu aktualizace ZÚR byly prověřeny tři varianty vedení koridoru (ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C). Dále byla posouzena i varianta vedení v koridoru dříve vymezené územní rezervy, nikoli však jako rovnocenná další varianta návrhu, nýbrž za účelem vyhodnocení, proč nebyla Správou železnic navržena a proč byla označena jako nevyhovující. Jiná konkrétní varianta v zákonem stanoveném procesu uplatněna nebyla. Nejvyšší správní soud již dříve judikoval, že nelze po pořizovateli požadovat, aby na základě obecně formulovaných výhrad bez konkretizace alternativního řešení sám zahajoval proces vyhledávání nové varianty vedení koridoru, zvláště pokud zvolená varianta obstála v procesu SEA (srov. rozsudek č. j. 8 AOs 2/2013 - 85).

[79] Nejvyšší správní soud proto shrnuje, že z odůvodnění napadeného rozsudku nelze dovodit, že by krajský soud vyloučil možnost navrhování alternativních tras jinými subjekty. Krajský soud pouze konstatoval, že žádná jiná konkrétní varianta, vyjma již prověřené územní rezervy, nebyla

pokračování

v zákonem stanoveném procesu uplatněna. Odpůrce tak neměl povinnost ani možnost zabývat se jinými variantami, než těmi, které byly v rámci návrhu předloženy. Stejně tak nelze z napadeného rozsudku dovodit, že by Ministerstvo dopravy bylo jediným subjektem oprávněným navrhnout varianty trasování; takový závěr krajský soud nevyslovil.

[80] Dále se Nejvyšší správní soud zabýval námitkou, zda vypuštění územní rezervy podléhalo posouzení dle § 23b odst. 3 stavebního zákona. Uvedené ustanovení stanoví, že se *územní rezerva při jejím vymezení neposuzuje z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí, ani na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí; uvedené vlivy se posuzují následně při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití.*

[81] Z jazykového i systematického výkladu citovaného ustanovení plyne, že plnohodnotné posouzení podle § 23b odst. 3 stavebního zákona přichází v úvahu tehdy, má-li dojít k tzv. „překlopení“ územní rezervy do návrhového koridoru se **shodným funkčním určením** (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 10. 2024, č. j. 2 As 294/2023 – 36 odst. [26]). V projednávané věci však k takové situaci nedošlo. Územní rezerva byla sice původně vymezena pro vedení železničního koridoru, avšak aktualizací ZÚR byl koridor vymezen v odlišné trase a územní rezerva byla z územně plánovací dokumentace vypuštěna. Nedošlo tedy k „překlopení“ rezervy do návrhového řešení, nýbrž o její opuštění. Za této situace nebylo na místě aplikovat § 23b odst. 3 stavebního zákona, jak požaduje stěžovatel.

[82] Smyslem uvedeného ustanovení je zajistit, aby k podrobnému posouzení vlivů docházelo až v okamžiku, kdy je postaveno najisto, že původně pouze prověřované využití území bude skutečně realizováno prostřednictvím návrhového řešení. K takovému „překlopení“ může dojít až s časovým odstupem, přičemž zákonodárce zjevně vycházel z potřeby, aby posouzení vycházelo z aktuálních podkladů a reflektovalo současný stav území i aktuální požadavky, nikoli stav v době, kdy došlo k vymezení územní rezervy. Výklad stěžovatele, podle něhož se § 23b odst. 3 stavebního zákona uplatní i při pouhém vypuštění územní rezervy bez realizace jejího původně zamýšleného využití, proto neodpovídá textu ani účelu zákona.

[83] Stěžovatel dále namítal, že opuštění varianty územní rezervy významně zasáhlo do legitimního očekávání dotčených obcí, a proto mělo být podrobeno plnohodnotnému posouzení. Ani této námitce Nejvyšší správní soud nepřisvědčil. Územní rezerva je institutem **dočasné povahy**, jehož účelem je *prověřit* možnost budoucího využití určitého území, nikoli takové využití předjímat. Nejvyšší správní soud již judikoval, že z vymezení územní rezervy nelze dovodovat závazné funkční určení dotčeného území; vyznačení účelu výhledu samo o sobě nezakládá právo na jeho realizaci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 8. 2016, č. j. 2 As 39/2016 – 51). V rozsudku ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018 - 44, pak Nejvyšší správní soud uzavřel, že „[t]akové očekávání [myšleno legitimní očekávání – pozn. NSS] však nezakládá právo, aby se tak stalo. Bude-li územní rezerva z legitimního důvodu využita jiným než původně plánovaným způsobem, nezakládá to nutně bez dalšího zásah do vlastnického práva vlastníka pozemku“. Krajský soud vycházel z této ustálené judikatury a jeho závěrům nelze ničeho vytknout.

[84] Nejvyšší správní soud rovněž neshledal důvodnou námitku směřující proti hodnocení usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 28. 2. 2022, č. 018/13Z/2022, krajským soudem. Krajský soud v odst. 107 odůvodnění napadeného rozsudku neoznačil za spekulativní samotné tvrzení, že zastupitelstvo požadovalo prověření územní rezervy, nýbrž úvahu stěžovatele, že takový požadavek byl veden povinností vyplývající z § 23b stavebního zákona. Z obsahu uvedeného usnesení takový závěr neplyne. Odpůrce stanovil úkol prověřit územní rezervu za účelem získání dostatečných podkladů pro vyhodnocení, zda by vedení koridoru v trase rezervy mělo lepší či horší výsledky z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území než 3 varianty předložené Správou železnic.

Nešlo tedy o plnění zákonné povinnosti podle § 23b odst. 3 stavebního zákona, nýbrž o zajištění podkladů pro informované rozhodnutí. Stěžovatel v tomto ohledu závěry krajského soudu dezinterpretoval.

[85] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkou, podle níž krajský soud nesprávně aproboval postup odpůrce, který měl na úrovni ZÚR převzít řešení v podrobnosti blízkí se faktickému umístění stavby, ačkoli PÚR konkrétní trasování koridorů VRT nestanoví. Podle stěžovatele vymezení koridoru v úzkém pruhu mezi dvěma zastavěnými územími fakticky vylučuje alternativní trasování a odporuje názorům vysloveným v rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 3/2009 - 59.

[86] Ani tato námitka není důvodná. Z odůvodnění napadeného rozsudku neplyne, že by krajský soud aproboval převzetí „faktické realizace“ záměru na úroveň ZÚR. Krajský soud správně vyšel z toho, že PÚR vymezuje koncepční rámec záměru republikového významu, nikoli jeho přesnou trasu. Úkolem ZÚR (jako nástroje územního plánování nižší úrovně) je tento rámec zpřesnit a promítnout jej do území kraje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). Takové zpřesnění odpovídá funkci ZÚR a samo o sobě nepředstavuje nepřípustné přenesení podrobnosti vyhrazené navazujícím řízením. Rozsudek č. j. 9 Ao 3/2009 - 59 sice zdůrazňuje, že ZÚR mají přebírat koncepční záměr, nikoli faktické umístění stavby, nelze z toho však dovozovat, že koridor musí být vymezen toliko obecně či bez vazby na konkrétní územní podmínky. ZÚR musí být dostatečně určité, aby plnily svou koordinační a regulační funkci. Vymezení koridoru jako prostorově vymezeného pásu, v jehož rámci bude poloha budoucí stavby konkretizována v navazujících stupních dokumentace, nepředstavuje samo o sobě její umístění, ale jen jeho limity.

[87] V projednávané věci byl koridor vymezen jako územní pruh proměnlivé šíře. Skutečnost, že v určitém úseku probíhá mezi dvěma zastavěnými územími, sama o sobě neznamená nepřípustnou konkretizaci záměru. Omezení prostoru pro alternativní vedení může být právě důsledkem konkrétních územních poměrů a požadavku minimalizace zásahů do jiných chráněných hodnot. Ze správního spisu přitom plyne, že před přijetím výsledné varianty byly prověřeny tři varianty vedení koridoru a rovněž možnost využití trasy dříve vymezené územní rezervy. Nešlo tedy o bezvýhradné převzetí jediného, předem fixovaného řešení.

[88] Tomu odpovídá i odůvodnění krajského soudu, který v odst. 169 konstatoval, že aktualizace ZÚR vymezuje koridor o proměnlivé šířce 100 m až 1 200 m, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž předpokládaná šířka má činit maximálně 40 m včetně svahů náspů (viz str. 134 textové části odůvodnění aktualizace ZÚR). I v místě namítaného zúžení koridoru mezi Chlumcem a Stradovem činí vzdálenost mezi okrajovými bytovými domy v Chlumci a rodinnými domy ve Stradově 300 m (což navrhovatel nerozporuje). Krajský soud z těchto údajů správně dovodil, že trať může být vedena tak, aby odstup od okrajů obydlených částí přesahoval 100 m.

[89] Z uvedeného plyne, že ZÚR nestanovily ani v tomto místě konkrétní trasu železniční trati; její přesné umístění bude předmětem navazujících řízení. Pokud stěžovatel spatřuje nezákonnost v tom, že koridor nebyl vymezen ve více rovnocenných variantách, nelze mu přisvědčit. ZÚR standardně vymezují jeden výsledný koridor na základě předchozího variantního prověření; paralelní vymezení více rovnocenných tras není pravidlem, zejména jde-li o záměr nadregionálního či mezinárodního významu.

[90] Nejvyšší správní soud proto neshledal, že by vymezení koridoru *ŽD1* v aktualizaci ZÚR překročilo meze přípustné podrobnosti nebo bylo v rozporu s citovanou judikaturou. Krajský soud nepochybil, uzavřel-li, že odpůrce postupoval v mezích zákonného zmocnění a že vymezení koridoru představuje stanovení prostorového rámce pro budoucí realizaci záměru, nikoli jeho faktické umístění.

pokračování

[91] Námitka, že nebyly reálně posouzeny jiné varianty trasování, obsahově splývá s námitkami již vypořádanými výše. Jak bylo uvedeno, odpůrce vycházel z návrhu oprávněného investora zahrnujícího více variant, které byly v procesu pořizování aktualizace prověřeny. Další konkrétní alternativy nebyly v zákonem stanoveném postupu uplatněny. Ani z tohoto hlediska proto napadený rozsudek není nezákonný.

[92] Nejvyšší správní soud proto neshledal námitky uvedené v prvním okruhu kasační stížnosti důvodnými.

[93] V rámci **druhého** okruhu kasačních námitek stěžovatel namítal, že mu krajský soud nesprávně přičetl pasivitu v procesu pořizování aktualizace, ačkoli dne 30. 1. 2023 uplatnil proti návrhu námitky. Ani tato námitka není důvodná. Stěžovatel v této souvislosti odkázal na odst. 102 až 105 odůvodnění napadeného rozsudku, v nichž krajský soud formuloval obecná východiska pro posouzení proporcionality aktualizace, nikoli však závěr o jeho procesní pasivitě. Z napadeného rozsudku nevyplývá, že by krajský soud stěžovateli vytýkal nečinnost. Naopak opakovaně konstatoval (srov. odst. 11, 48, 146 a 190 odůvodnění), že stěžovatel v zákonné lhůtě uplatnil námitky, v nichž navrhoval vedení koridoru v trase územní rezervy. Uvedl-li krajský soud, že stěžovatel nenavrhl jinou konkrétní alternativní trasu, nejde o hodnocení jeho „procesní pasivity“, nýbrž pouze o popis obsahu jím uplatněných námitek.

[94] Stěžovatel dále namítal nesprávné posouzení koncentrace řízení, neboť krajský soud se podle jeho názoru odmítl zabývat argumentací (uplatněné až v replice – viz níže), že železniční koridor měl být vymezen na úrovni ÚRP, nikoli ZÚR. Nejvyšší správní soud připomíná, že podle § 101b odst. 1 s. ř. s. lze návrh na zrušení opatření obecné povahy podat do jednoho roku ode dne jeho účinnosti; zmeškání této lhůty nelze prominout. Podle § 101b odst. 2 věty druhé s. ř. s. nelze bezvadný návrh po uplynutí této lhůty rozšiřovat o další návrhové body ani o další napadené části opatření obecné povahy.

[95] Účelem této úpravy je ochrana právní jistoty odpůrce i dalších adresátů opatření obecné povahy a zachování stability právních poměrů. Nejvyšší správní soud opakovaně judikoval, že dodatečné uplatnění nových návrhových bodů po uplynutí lhůty stanovené v § 101b odst. 1 s. ř. s. je nepřipustné (srov. například rozsudek ze dne 8. 11. 2024, č. j. 5 As 200/2023 - 51). Rozšíření argumentace k již řádně uplatněnému návrhovému bodu je sice přípustné, nelze však připustit, aby byl obecně formulovaný návrhový bod dodatečně naplňován zcela novým obsahem, který představuje nový přezkumný okruh. Takový postup by popíral zásadu koncentrace řízení (srov. například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 9. 2008, č. j. 8 Afs 91/2007 - 407, a ze dne 26. 8. 2013, č. j. 8 As 70/2011 - 239, č. 2929/2013 Sb. NSS).

[96] V projednávané věci stěžovatel v návrhu na zrušení aktualizace ZÚR nenamítal, že by železniční koridor měl být (v kontextu nové právní úpravy) vymezen na úrovni ÚRP namísto ZÚR. Tuto argumentaci uplatnil poprvé až v replice ze dne 27. 1. 2025, zatímco návrh podal dne 6. 11. 2024. Vzhledem k tomu, že evidentně nejde jen o rozhojnění řádně a včas uplatněné argumentace v návrhu, ale o formulaci nového právního důvodu tvrzené nezákonnosti napadeného opatření obecné povahy, krajský soud správně uzavřel, že jde o nepřipustně nově uplatněný návrhový bod ve smyslu § 101b odst. 2 s. ř. s.

[97] Krajský soud se touto námitkou nad rámec nezbytného odůvodnění zabýval alespoň *obiter dictum*. Připomněl, že institut ÚRP byl do stavebního zákona zaveden novelou č. 403/2020 Sb. s účinností od 1. 1. 2021 (§ 35a a násl. stavebního zákona), přičemž právní úprava počítala s vydáním prvního ÚRP. Podle přechodného ustanovení čl. XXV bodu 1 zákona č. 403/2020 Sb. mělo Ministerstvo pro místní rozvoj převzít do prvního ÚRP bez věcné změny pouze ty záměry dopravní a technické infrastruktury, které byly již vymezeny v ZÚR, byly současně obsaženy

v PÚR, představovaly veřejně prospěšné stavby nebo opatření a uplynula u nich lhůta pro soudní přezkum. Obdobnou úpravu obsahuje i § 319 nového stavebního zákona. Za této právní situace nemohl první ÚRP obsahovat koridor ŽD1 na území Ústeckého kraje, neboť nebyla splněna podmínka jeho předchozího vymezení v ZÚR s uplynutím lhůty pro soudní přezkum. Ze stavebního zákona ani z nové právní úpravy nevyplývala povinnost vymezit koridor dopravní infrastruktury na úrovni ÚRP před jeho promítnutím do ZÚR.

[98] S uvedenými závěry krajského soudu se kasační soud ztotožňuje. Pro posouzení věci není rozhodné, kdy proběhlo veřejné projednání návrhu ZÚR, nýbrž zda byly splněny všechny zákonné podmínky pro převzetí záměru do prvního ÚRP. Podmínka uplynutí lhůty pro soudní přezkum aktualizace ZÚR splněna nebyla, neboť první ÚRP byl vydán až ve druhém pololetí roku 2024, tedy po schválení změny ZÚR (dne 24. 6. 2024), aniž by do té doby uplynula lhůta pro její soudní přezkum.

[99] Argumentace stěžovatele, podle níž přechodné ustanovení na koridor VRT nedopadalo, není podložena konkrétním výkladem zákona. Stěžovatel pouze obecně tvrdil, že přechodná ustanovení dopadají pouze na „vymezené záměry“, aniž by specifikoval, o jaké záměry se má jednat a jak měly být vymezeny. Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že tato námitka byla v řízení před krajským soudem nejen procesně nepřijatelná, ale (měla-li by být předmětem meritorních úvah soudu) i věcně nedůvodná.

[100] Stěžovatel dále namítal, že v žalobním návrhu specifikoval konkrétní zákonná ustanovení, která měla být přijetím aktualizace ZÚR porušena, a nesouhlasil tak se závěrem krajského soudu (odst. 154 odůvodnění napadeného rozsudku), že neuvedl, jaká konkrétní ustanovení zákona byla porušena přesným vymezením polohy Krušnohorského tunelu. Nejvyšší správní soud se závěrem krajského soudu souhlasí. Stěžovatel vskutku neoznačil žádné konkrétní ustanovení právního předpisu, které by výslovně vylučovalo, aby ZÚR stanovily relativně přesnější vymezení polohy konkrétního záměru v rámci koridoru. Jeho argumentace zůstala v obecné rovině tvrzené nezákonnosti, aniž by byla podložena konkrétní právní normou, jejíž porušení by bylo možné přezkoumat. Nelze přitom přehlédnout, že se jedná o liniovou stavbu, jejíž umístění je z povahy věci determinováno geologickými a technickými podmínkami, což přirozeně omezuje rozsah možných alternativ.

[101] Pokud jde o námitku, že trasa koridoru na území stěžovatele je invariantní, Nejvyšší správní soud odkazuje na své závěry uvedené výše v rámci posouzení námitek prvního okruhu. Skutečnost, že je v ZÚR vymezena jedna výsledná trasa koridoru, neznamená sama o sobě invariantní řešení ve smyslu absence další konkretizace. ZÚR běžně vymezují jeden koridor, v jehož rámci je následně záměr upřesňován (tj. jsou zvažovány různé varianty jeho konkrétního umístění v mezích koridoru) v navazujících stupních územního plánování a v územním řízení. Koridor je v projednávané věci vymezen v proměnlivé šíři, která v některých úsecích dosahuje až 1 200 m, přičemž samotná stavba má mít podle tvrzení odpůrce šířku maximálně 40 m včetně svahů náspů. Nejde tedy o přesné umístění stavby v rozsahu odpovídajícím žádosti o vydání územního rozhodnutí. Nejvyšší správní soud proto neshledal, že by vymezením koridoru došlo k porušení § 36 odst. 1 stavebního zákona.

[102] Stěžovatel dále namítal, že krajský soud po něm nepřijatelně požadoval předložení návrhu alternativních tras v krátké lhůtě pro podání námitek, čímž by byl *de facto* nahrazován postup odpůrce, který měl sám povinnost alternativní trasy vyhodnotit. Nejvyšší správní soud s tímto náhledem nesouhlasí. Lhůta 7 dnů je zákonnou lhůtou stanovenou v § 39 odst. 2 stavebního zákona. Současně platí (jak již bylo uvedeno výše), že odpůrce nebyl povinen ani oprávněn sám vyhledávat nové alternativní trasy vedení koridoru, neboť šlo o aktualizaci ZÚR na základě podané žádosti. Stěžovatel přitom nepoukázal na jinou konkrétní alternativní trasu než na trasu vedenou v územní rezervě.

pokračování

[103] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkou tvrzeného zásahu do práva stěžovatele na samosprávu ve světle nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 178/15, na který odkázal krajský soud. Podle názoru Ústavního soudu může být právo obce na samosprávu dotčeno tehdy, pokud kraj (i) reguluje území do podrobnosti náležející obci, anebo (ii) pokud regulace znemožňuje smysluplné plánování podstatné části území obce na úrovni územního plánu. Ani jedna z těchto situací však v projednávané věci nenastala.

[104] K první podmínce Nejvyšší správní soud znovu uvádí, že vymezení koridoru VRT nepředstavuje regulaci takové míry podrobnosti, která by svým obsahem nahrazovala územní plán či navazující rozhodnutí (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Jak již bylo uvedeno výše, koridor je vymezen v šíři umožňující následné zpřesnění konkrétního umístění stavby i stanovení podrobnějších podmínek její realizace. Úkoly stanovené v čl. 69b napadené aktualizace (ochrana obytné zástavby, vedení tunelu, umístění portálů, začlenění do krajiny apod.) mají koncepční charakter a předpokládají další konkretizaci v navazujících stupních územního plánování a v následných řízeních. Stěžovatel tvrdí, že mu vymezení koridoru znemožňuje tyto úkoly naplnit a že je takový postup v rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona, avšak neuvádí, v čem konkrétně má být jeho plánovací pravomoc fakticky paralyzována. Námitka tak zůstává v obecné rovině polemiky se samotným vymezením koridoru, aniž by byla podložena konkrétními tvrzeními o nemožnosti regulace určité části území. Za této situace Nejvyšší správní soud, stejně jako krajský soud, neshledal, že by kraj (odpůrce) reguloval území do podrobnosti náležející obci.

[105] Ani druhá podmínka formulovaná Ústavním soudem naplněna nebyla. Krajský soud nepochybil, pokud při posouzení intenzity zásahu zohlednil rozsah koridoru na území stěžovatele, a to i ve vztahu k celkové rozloze obce. Hodnocení, zda se regulace dotýká „*podstatné části území*“, musí vycházet z objektivního rozsahu omezení plynoucího z napadené územně plánovací dokumentace, nikoli z předpokládaných budoucích stavebních zásahů či z hypotetických negativních vlivů provozu stavby, které navíc stěžovatel nijak nekonkretizoval. Argumentace poukazující na rozsah budoucího staveniště nebo na možné environmentální dopady směřuje primárně do roviny budoucí realizace záměru a navazujících řízení, nikoli do samotného vymezení koridoru v ZÚR. Tyto skutečnosti proto samy o sobě nemohou založit závěr, že je regulací znemožněno smysluplné plánování podstatné části území obce.

[106] Pokud stěžovatel dále namítá, že odpůrce nevyhodnotil jiné reálně možné varianty trasování, Nejvyšší správní soud setrvává na svých výše uvedených závěrech. Stěžovatel neoznačil konkrétní alternativní řešení, které by mělo být opomenuto, tím spíše pak neuvedl, v čem by jeho posouzení mohlo vést k odlišnému výsledku. Obecná polemika o existenci jiných variant bez jejich konkretizace nemůže zpochybnit zákonnost napadené aktualizace ani založit reálný zásah do práva na samosprávu.

[107] Nejvyšší správní soud proto neshledal, že by napadená aktualizace zasahovala do pravomocí stěžovatele v rozporu s čl. 100 odst. 1 a čl. 101 odst. 4 Ústavy. Krajský soud posoudil otázku zásahu do práva na samosprávu srozumitelně a v souladu s judikaturou Ústavního soudu a jeho právním závěrům není co vytknout.

[108] Nejvyšší správní soud dále konstatuje, že krajský soud v odst. 165 odůvodnění napadeného rozsudku nepoužil srovnání šířky koridoru na území stěžovatele a severně, směrem k německým hranicím, jako samostatný a rozhodující důvod pro zamítnutí námítky, nýbrž jako podpůrný argument dokládající, že proměnlivá šířka koridoru je v rámci řešeného území běžným jevem, vyvolaným místními charakteristikami jednotlivých lokalit. Smyslem tohoto srovnání nebylo tvrdit úplnou faktickou shodu obou úseků, ale ilustrovat, že rozdílná šířka koridoru sama o sobě nevypovídá o jeho nepřiměřenosti, potažmo nezákonnosti. Pravdivé není ani tvrzení stěžovatele, že krajský soud porovnával šířku koridoru na jeho území se severní částí koridoru. Porovnání byla

část na území stěžovatele s trasou koridoru po hranice se Středočeským krajem. Z *Výkresu ploch a koridorů včetně ÚSES* je zřejmé, že od Střekova až po hranice se Středočeským krajem je šířka koridoru skutečně srovnatelná se zúžením na území stěžovatele. Není proto zřejmé, proč stěžovatel argumentoval severní částí koridoru (k německým hranicím). Nelze tedy souhlasit s tvrzením, že by byl rozsudek krajského soudu v této části nepřezkoumatelný, neboť jeho argumentace je logická, srozumitelná a opřena o podklady obsažené ve správním spisu.

[109] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkami týkajícím se zadání veřejné zakázky na zpracování projektové dokumentace ke stavbě Krušnohorského tunelu. Základní teze argumentace krajského soudu, že předmětem přezkumu v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy je zákonnost napadené aktualizace, nikoliv postup při zadávání veřejné zakázky na projektovou dokumentaci konkrétní stavby pro navazující řízení, je zcela správná.

[110] Krajský soud příležitostně poukázal na § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle něhož ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející do územního rozhodování. Zadávací dokumentace ke zpracování projektové dokumentace konkrétní stavby, včetně upřesnění umístění portálu tunelu, představuje právě takovou podrobnost. Odpůrce proto nebyl povinen – a ani oprávněn – zohledňovat tuto dokumentaci jako závazný podklad pro koncepční vymezení koridoru. Námitka stěžovatele o vnitřní rozpornosti napadeného rozsudku tedy není důvodná. Skutečnost, že krajský soud na jedné straně uzavřel, že odpůrce nebyl oprávněn přihlížet k zadávací dokumentaci jako k podkladu určujícímu obsah ZÚR, a na straně druhé - nezávisle na obsahu této dokumentace - aproboval volbu varianty vedení trasy vycházející z podkladů předložených Ministerstvem dopravy, nepředstavuje logický rozpor.

[111] Nejvyšší správní soud neshledal důvodnou ani námitku, dle které byl stěžovatel napadeným rozsudkem postaven do pozice, v níž se nemůže účinně bránit proti postupům orgánů veřejné správy. Jak bylo již uvedeno, ZÚR vymezují koridor jako území určené k prověření a upřesnění budoucího záměru v navazujících řízeních. Nezakládají bezprostředně práva a povinnosti vlastníků dotčených pozemků ve vztahu ke konkrétní stavbě ani neřeší její technické parametry, včetně protihlukových opatření či ochrany před vibracemi. Krajský soud nepopřel povinnost orgánů veřejné moci chránit obyvatele před nepříznivými vlivy stavby podle zvláštních právních předpisů, nýbrž správně uvedl, že tato ochrana bude konkretizována až v řízeních o umístění a povolení konkrétní stavby. Takový postup odpovídá systematické stavebního práva, které rozlišuje mezi koncepční úrovní územního plánování a individuálními povolovacími akty.

[112] Argument stěžovatele o paradoxní situaci, kdy by byl v navazujících řízeních *odkazován zpět na úroveň ZÚR*, nerespektuje fakt, že soudní ochrana je rozvržena do více na sebe navazujících stupňů, odpovídajících jednotlivým fázím procesu přípravy a následné realizace stavby; námitky, které mohou být v jednotlivých řízeních uplatněny, odpovídají těmto fázím a v tomto smyslu pro ně platí princip koncentrace. To samo o sobě neznamená odepření efektivní soudní ochrany. Skutečnost, že koridor je v určité části vymezen v určité minimální šířce, neznamená, že by již na této úrovni bylo definitivně rozhodnuto o všech parametrech budoucí stavby. Koncepční vymezení koridoru nevyklučuje posouzení konkrétních technických řešení, včetně případných opatření k ochraně obyvatel, v následných řízeních.

[113] Vnitřní rozpornost napadeného rozsudku nelze spatřovat ani v tom, že krajský soud označil fázi územního plánování za *koncepční* a současně uvedl, že u vybraných variant došlo k *podrobnějšímu posouzení* z různých hledisek. Z odůvodnění napadeného rozsudku je zřejmé, že soud měl na mysli posouzení odpovídající míře podrobnosti ZÚR, nikoli úroveň detailu příslušející navazujícím povolovacím řízením. Takový závěr tedy není vnitřně rozporný a odpovídá povaze přezkoumávaného opatření obecné povahy.

pokračování

[114] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkami uvedenými v **posledním** okruhu kasační stížnosti směřujícími proti závěrům krajského soudu ohledně prověření geologických poměrů v dotčeném území a realizovatelnosti záměru vymezeného v napadené aktualizaci ZÚR. Stěžovatel především namítal, že odpůrce v průběhu pořizování aktualizace neprovedl dostatečné prověření geologických vlastností podloží na jeho území a že krajský soud tuto skutečnost aproboval s odkazem na možnost řešit dané otázky až v navazujících řízeních. Nejvyšší správní soud tuto námitku neshledal důvodnou.

[115] Ze správního spisu plyne, že popis řešeného území z hlediska geologie a nerostného bohatství je obsažen v kapitole 3.4 dokumentace SEA (str. 66–71). V kapitole 6 SEA byly následně vyhodnoceny a popsány vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na sesuvná a poddolovaná území, ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území, dobývací prostory i prognózní zdroje nerostných surovin. Na str. 71 SEA je výslovně uvedeno, že konkrétní dotčení uvedených jevů a skutečné dopady realizace záměru bude možné blíže predikovat až na základě podrobnější projektové dokumentace, jejíž součástí bude i geologický průzkum. Tento závěr odpovídá systematické stavebního práva ve smyslu postupné konkretizace záměru v jednotlivých fázích jeho přípravy.

[116] Jak správně uvedl krajský soud v odst. 184 odůvodnění napadeného rozsudku, posuzovaná koncepce byla podrobena posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), přičemž byly mimo jiné posouzeny i její potenciální vlivy na horninové prostředí, včetně sesuvných a poddolovaných území. Byl zjištěn přímý krátkodobý negativní vliv po dobu výstavby. Jako minimalizační opatření bylo pro fázi projektové přípravy (včetně projektové EIA) doporučeno provedení geologického a hydrogeologického průzkumu, což ostatně odpovídá běžnému postupu při přípravě dopravních staveb. Krajský soud proto uzavřel, že požadavek navrhovatele na provedení podrobnějšího geologického, respektive hydrogeologického průzkumu již jako podkladu pro napadenou aktualizaci nemá oporu v právních předpisech. Současně však konstatoval, že základní posouzení (hydro)geologických poměrů bylo v SEA provedeno, a to v rozsahu odpovídajícím koncepcní povaze ZÚR. Odkázal přitom zejména na kapitolu 3.4 SEA (str. 66–71), pokyny pro plánování liniových staveb v sesuvném území (str. 142–143) a projektová opatření pro variantu *ŽD1-C* (str. 219–220), jakož i na pasáže věnované specificky hydrogeologickým poměrům vybrané varianty *ŽD1-C* (str. 184–185). Projektová opatření byla ze SEA převzata do napadené aktualizace.

[117] Nejvyšší správní soud připomíná, že podle ustálené judikatury musí být v rámci pořizování ZÚR posouzena alespoň základní realizovatelnost záměru, nikoli však jeho technická proveditelnost do všech detailů (srov. například rozsudek ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526). Úkolem této fáze je ověřit, zda záměr není zjevně nerealizovatelný, nikoli definitivně vyřešit všechny odborné otázky, které náleží do navazujících stupňů přípravy stavby. Současně platí, že aby byl navrhovatel úspěšný s námitkou nedostatečného posouzení kumulativních či synergických vlivů, musí uvést konkrétní argumenty, z nichž by bylo patrné, že při jejich řádném vyhodnocení by záměr nebyl realizovatelný (srov. odst. [33] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 10. 2015, č. j. 9 As 218/2014 - 77). Obecné poukazy na existenci rizik či potenciálních negativních dopadů bez konkretizace jejich intenzity a bez vymezení jejich vlivu na samotnou realizovatelnost záměru nepostačují.

[118] V nyní posuzované věci stěžovatel sice poukazuje na existenci sesuvných a poddolovaných území a dalších geologických rizik, avšak netvrdí ani nedokládá, že by tato rizika dosahovala takové intenzity, která by již na úrovni ZÚR vylučovala realizaci koridoru jako takového. Z dokumentace SEA i z napadené aktualizace naopak plyne, že tato rizika byla identifikována, vyhodnocena a byly stanoveny podmínky pro jejich řešení v navazujících stupních přípravy.

[119] Pokud jde o tvrzení stěžovatele o rozporu napadeného rozsudku se závěry plynoucími z nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 5/10, není zřejmé, kam tato argumentace stěžovatele směřuje, neboť zmiňovaný náleze se řešené otázky nijak nedotýká. Tvrdí-li stěžovatel, že se krajský soud nevypořádal s jeho odkazem na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, je třeba připomenout, že povinností soudu není výslovně reagovat na každé jednotlivé tvrzení účastníka řízení, postaví-li své závěry na ucelené argumentaci, která věcně pokrývá podstatu uplatněných námitek (k tomu srov. například náleze Ústavního soudu ze dne 17. 12. 2008, sp. zn. I. ÚS 1534/08, či rozsudky tohoto soudu ze dne 23. 12. 2015, č. j. 2 As 44/2013 - 125, a ze dne 3. 4. 2014, č. j. 7 As 126/2013 - 19). Krajský soud se otázkou realizovatelnosti záměru zabýval v rámci šestého okruhu námitek, především v odst. 185 a násl. odůvodnění. Nelze proto souhlasit s tvrzením, že by byl rozsudek krajského soudu v tomto ohledu jakkoli nepřezkoumatelný.

[120] Lze proto uzavřít, že základní posouzení geologických a hydrogeologických poměrů bylo provedeno v rozsahu odpovídajícím povaze koncepčního dokumentu. Požadavek stěžovatele na detailnější geologický průzkum již v této fázi nemá oporu v právních předpisech ani v ustálené judikatuře. Kasační námitky jsou proto i v této části nedůvodné.

[121] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku spočívající v tvrzení, že krajský soud bez dostatečného odůvodnění uzavřel, že výstavba Krušnohorského tunelu se území stěžovatele negativně nedotkne, neboť bude probíhat pod zemí, a současně selektivně přistoupil k hodnocení navržených důkazů.

[122] Předně je třeba uvést, že krajský soud nebyl povinen provést všechny důkazy navržené stěžovatelem, nýbrž pouze ty, které považoval za potřebné k posouzení zákonnosti napadené aktualizace. Z odst. 94 a 180 odůvodnění napadeného rozsudku je zřejmé, že soud považoval článek z odborného časopisu *Tunel* i videozáznam zveřejněný na platformě YouTube za podklady polemizující s technickým řešením budoucí stavby, nikoli za důkazy způsobilé zpochybnit zákonnost samotného vymezení koridoru v ZÚR. Takový přístup nelze označit za selektivní či svévolný. Krajský soud přitom srozumitelně vysvětlil, že ZÚR jsou koncepčním nástrojem, který nepředjímá konkrétní technickou podobu stavby (jejího úseku) ani definitivní způsob její realizace. Námitky směřující proti hypotetickému vedení stavby v otevřeném výkopu či proti rozsahu deponií zeminy tak opět míří primárně do fáze projektové přípravy a navazujících řízení, nikoli proti samotnému vymezení koridoru.

[123] Pokud krajský soud provedl důkaz vizualizací z prezentace Správy železnic a z ní dovodil, že podle aktuálně předpokládaného řešení má být výstavba na území stěžovatele vedena pod zemí, neznamená to, že by tím nepřipustně předjímal konečnou podobu stavby. Jeho úvaha směřovala k posouzení plausibility tvrzených negativních dopadů v rovině, v níž byly stěžovatelem prezentovány. Současně krajský soud výslovně uvedl, že koridor VRT nepředjímá konkrétní podobu stavby (jejích částí). Mezi těmito závěry není rozpor: konstatování o předpokládaném podzemním vedení vycházelo z podkladů obsažených ve spise, zatímco obecné vymezení koridoru skutečně neurčuje definitivní technické řešení.

[124] Nejvyšší správní soud znovu zdůrazňuje, že předmětem přezkumu v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy není (a z povahy věci ani nemůže být) konkrétní technologický postup výstavby ani detailní organizace staveniště, nýbrž zákonnost vymezení koridoru jako takového. Úvahy stěžovatele o desetileté výstavbě, rozsahu deponií zeminy, zvýšené hlučnosti, vibracích či prašnosti vycházejí z předpokladu určitého konkrétního technického řešení, které však v této fázi nebylo závazně stanoveno. Tyto aspekty budou předmětem podrobného posouzení v navazujících řízeních, zejména v rámci projektové dokumentace a procesu EIA, kde bude možné hodnotit konkrétní stavební postupy, rozsah zařízení staveniště i jejich dopady na okolní území.

pokračování

[125] Pokud stěžovatel dále tvrdí, že výstavba se bude dotýkat celého jeho území a způsobí mu neúnosné zatížení, jedná se o obecné prognózy možných budoucích dopadů výstavby, jejichž intenzita a rozsah budou záviset na konkrétním technickém řešení a podmínkách případné realizace stavby. Z těchto tvrzení proto nelze dovodit nezákonnost samotného vymezení koridoru v ZÚR.

[126] Nejvyšší správní soud na základě výše uvedeného uzavírá, že neshledal naplnění kasačních důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a), b) ani d) s. ř. s. Krajský soud se uplatněnými návrhovými body zabýval srozumitelně a v potřebném rozsahu, jeho právní posouzení věci je správné a vydání napadeného rozsudku nepředcházely procesní vady, které by mohly mít za následek nezákonné rozhodnutí ve věci samé.

[127] Ze všech shora uvedených důvodů je zřejmé, že kasační stížnost není důvodná. Nejvyšší správní soud jí proto za podmínek vyplývajících z § 110 odst. 1, *in fine*, s. ř. s. rozsudkem zamítl.

[128] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti Nejvyšší správní soud rozhodl podle § 60 odst. 1, věty první s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. Právo na náhradu nákladů řízení tak má procesně úspěšný účastník, kterým je odpůrce. Z obsahu spisu však nevyplývá, že by mu v řízení o kasační stížnosti vznikly náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti. Jako vyšší územně samosprávný celek disponuje odborným personálem a potřebnými finančními zdroji nezbytnými pro vedení složitějšího soudního řízení (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014 - 47, publ. pod č. 3228/2015 Sb. NSS, odst. [29]). Nejvyšší správní soud proto žádnému z účastníků náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznal.

[129] Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 30. dubna 2026

L. S.

Mgr. Radovan Havelec v. r.  
předseda senátu