



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové a soudců JUDr. Jaromíra Klepše a Mgr. Martina Lachmanna v právní věci Navrhovatelů **a) Vladimír Přáda**

bytem Bílenecké nám. 8/5, 184 00 Praha-Dolní Chabry

b) Jiří Elicar

bytem U Roztockého háje 1003/1, 165 00 Praha Suchdol

c) Ondřej Satrapa

bytem K osmidomkům 1024/1, 165 00 Praha Suchdol

zastoupený Mgr. Alžbetou Nemeškalovou Rosinovou, advokátkou se sídlem Údolní 33, Brno

d) Jiří Osvald

bytem K železnici 330, Běchovice, 190 11 Praha 9

e) PhDr. Iva Poláčková Šolcová, PhD.

bytem Nad Rybníkem 155, Dolní Počernice, 190 12 Praha 9

f) Vladislav Fikejs

bytem Slatiňanská 932/14 , Horní Počernice, 193 00 Praha 9

g) Městská část Praha-Dolní Chabry

Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8, IČ: 00231274

h) spolek Chvalská

sídlem Slatiňanská 934/11, Horní Počernice, 193 00 Praha 9, IČ: 22887504

navrhovatelé a), b), d), e), f), g) a h) zastoupeni Mgr. Pavlem Černým, advokátem se sídlem v Brně, Údolní 33

proti

Shodu s prvopisem potvrzuje Simona Štěpinová.

odpůrci: **Hlavní město Praha**
sídlem Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

zastoupenému JUDr. Tomášem Hlaváčkem, advokátem,
sídlem Kořenského 1107/15, 150 00 Praha 5

za účasti: **1) Ing. Miroslav Mevald**
bytem K železnici 421, 190 11 Praha 9 - Běchovice

2) Josef Hampl
bytem Běchorská 2230, 193 00 Praha 9
zastoupeného Ing. Milanem Strnadem, bytem Keltská 109, Dolní Břežany - Lhota

3) Marek Lněnička
bytem Suchdolská 692/49, 165 00 Praha 6 - Suchdol
zastoupeného Ing. Gabrielou Lněničkovou, MBA, bytem Suchdolská 692/49, 165
00 Praha 6 - Suchdol

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 v části vymezuující Silniční okruh kolem Prahy

takto:

- I. Návrh **s e z a m í t á**.
- II. Odpůrci **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení **n e m a j í p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění

I. Předmět řízení

1. Navrhovatelé se domáhají zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 (dále jen „*Aktualizace*“), a to v části vymezuující Silniční okruh kolem Prahy, (dále jen „*SOKP*“).
2. Obecně vzato, navrhovatelé napadají Aktualizaci z toho důvodu, že podle jejich názoru
 - odpůrce nesplnil povinnosti prověřit reálnost a proveditelnost záměru SOKP obsaženého v Politice územního rozvoje a neprokázal, že tento záměr bude realizovatelný s ohledem na zákonné limity stanovené na ochranu lidského zdraví před hlukem a znečištěním ovzduší;
 - odpůrce nezákonně vyhodnotil vlivy Aktualizace na udržitelný rozvoj území, neboť odpůrce nesprávně zjistil skutkový stav a řádně nevyhodnotil kumulativní a synergické vlivy SOKP na území, v němž se tento záměr vymezuje;

- za nezákonné považují navrhovatelé také provedené vyhodnocení vlivů Aktualizace, resp. SOKP, na území NATURA 2000, především na evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce a Blatov a Xaverovský háj.
3. Odpůrce se ve vyjádření k návrhu neztotožnil s argumenty navrhovatelů. Uvedl, že koncipování zásad územního rozvoje je nástrojem obecným a ve struktuře dokumentů právně testovatelných dokonce nejobecnější. Je nástrojem konceptualizace a nikoliv realizace. Odpověď na vztah mezi překročením norem a prověřením záměru je podle názoru odpůrce asi nejlépe rozebrán právě rozsudkem Nejvyššího správního soudu vydaným pod čj. 1 Ao 7/2011-521. Z něj odpůrce poukazuje na to, že Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že samotná konceptualizace záměru nemůže zasáhnout do práv navrhovatelů.
 4. Podle odpůrce mohou nastat v logice citovaného rozsudku celkem tři situace:
 - V průběhu pořizování zásad se zjistí, že nějaký záměr nemůže být realizován za žádných okolností, protože projekt je *zcela nesmyslný, nerealizovatelný či (veřejnoprávně) nepovolitelný*.
 - V průběhu pořizování zásad se zjistí, že není zcela zřejmé, zda projekt splní požadované limity, popřípadě, zda je splní s kompenzačními opatřeními. Není postavena najisto ta ani ta varianta, projekt nicméně má šanci být v budoucnu realizován.
 - V průběhu pořizování zásad se prokáže, že projekt lze realizovat tak, aby nebyly dotčeny zákonné limity zatížení.
 5. Odpůrce je toho názoru, že podstatou sporu mezi navrhovatelem a odpůrcem je to, že navrhovatelé chtějí, aby zásady splnily standard uvedený pod třetí odrážkou. Odpůrce nicméně tvrdí, že stačí standard definovaný pod druhou odrážkou a domnívá se, že totéž předepisují právní závěry citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu. Odpůrce má za to, že zásady splňují i navrhovatelem požadovaný standard pod první odrážkou.

II. Návrhové body, vyjádření odpůrce

A) *Aktivní legitimace navrhovatelů a přípustnost návrhu*

6. Ke své **aktivní legitimaci** napadnout Aktualizaci navrhovatelé uvedli, že jsou vlastníky nemovitostí, dotčených koridorem SOKP. Navrhovatelé a) - c) jsou konkrétně dotčeni koridorem úseků SOKP Ruzyně – Březiněves (který se má dotýkat jejich nemovitostí - pozemků), navrhovatelé d) - f) jsou dotčeni úsekem SOKP Běchovice - D1, neboť jejich nemovitosti (rodinné domy) se nacházejí v blízkosti tohoto úseku a již v současné době jsou v těchto místech překročeny imisní limity znečištění ovzduší, hluku, vibrací z dopravy. Realizací SOKP by došlo ještě k významnějšímu nárůstu těchto imisí.
7. Navrhovatelé a) - f) shodně namítají dotčení zejména vlastnického práva, jakož i práva na příznivé životní prostředí dle čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Ačkoliv přes jejich nemovitosti, resp. v jejich blízkosti, jsou vymezeny vždy konkrétní úseky SOKP, považují se všichni za přímo dotčené v Aktualizaci vymezeným řešením SOKP jako celkem. Varianta SOKP, zvolená odpůrcem, totiž předurčuje vymezení jeho jednotlivých dílčích úseků. Jsou také toho názoru, že k negativním vlivům spojeným s dopravou na SOKP dojde právě v důsledku vzájemného propojení jednotlivých úseků tohoto záměru.

8. Navrhovatel g) odvozuje svou aktivní legitimaci ze svého postavení městské části hlavního města Prahy, jejímž úkolem je mj. spravování záležitostí, které jsou v zájmu městské části a jejích občanů. Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2013, č. j. 3 Ao 9/2011 - 219 má městská část hlavního města Prahy aktivní legitimaci k podání návrhu na zrušení územního plánu hlavního města Prahy nebo jeho části. Tento závěr je podle názoru navrhovatele možné vztáhnout i na Aktualizaci, která vymezuje především plochy a koridory celoměstského významu. Závěr o aktivní legitimaci navrhovatele g) ve vztahu k SOKP ostatně dovodil i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 7. 1. 2010, č. j. 9 Ao 4/2009 - 111. Navrhovatel g) proto tvrdí, že v důsledku tohoto záměru dojde k přivedení tranzitní dopravy na jeho území, do blízkosti obytné zástavby a tím i ke zhoršení životního prostředí jeho občanů v důsledku zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší.
9. Navrhovatel h) je spolkem, jehož hlavním cílem podle stanov je ochrana přírody a krajiny v České republice, a to zejména v Praze 9, se zvláštním přihlédnutím ke katastrálnímu území Horní Počernice. Ke své aktivní legitimaci spolek poukázal náleze Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14. V něm Ústavní soud stanovil kritéria, která je nezbytné zohlednit při posuzování aktivní legitimace spolků podat návrh na zrušení opatření obecné povahy. Navrhovatel h) je toho názoru, že odpůrce vydáním Aktualizace zasáhl do jeho veřejného subjektivního práva na příznivé životní prostředí, zaručeného čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Navrhovatel je přitom toho názoru, že právo na příznivé životní prostředí náleží nejen fyzickým ale i právnickým osobám (srov. usnesení ze dne 28. 6. 2005 sp. zn. I. ÚS 486/04 citované také v nálezu ve věci sp. zn. I. ÚS 59/14.) Aktualizace vymezuje koridor SOKP, jehož realizace by znamenala zásadní zhoršení stavu životního prostředí v místě působení navrhovatele h) a zároveň v místě bydliště jeho členů, došlo by k výraznému nárůstu intenzity silniční dopravy v dotčeném území a v důsledku toho rovněž k mimořádnému zatížení těchto částí území hlavního města Praha externalitami z dopravy, zejména hlukem, vibracemi a ke znečištění ovzduší částicemi polévatého prachu.
10. Navrhovatel h) je dále toho názoru, že splňuje i další kritéria - podmínku místního vztahu k území regulovanému Aktualizací, jelikož je od počátku své existence jeho sídlem hlavní město Praha. Současně je dle stanov místní působnost spolku stanovena zejména Praha 9 se zvláštním přihlédnutím ke katastrálnímu území Horní Počernice. Předmětem činnosti navrhovatele h) je dle stanov ochrana přírody a krajiny, přičemž cílem spolku je ochrana stálých obyvatel a vlastníků nemovitostí v tomto území před činností zhoršující životního prostředí, nedodržování či přímému porušování platných právních norem. Spolek vznikl dne 31. 5. 2011 a od této doby působí s nezměněným předmětem činnosti, jedná se tedy o spolek „zavedený“ ve smyslu citovaného nálezu sp. zn. I. ÚS 59/14. Navrhovatel h) se v rámci své činnosti dlouhodobě a aktivně zabývá problematikou SOKP. V této souvislosti se zejména opakovaně aktivně zapojoval do posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) jednotlivých úseků SOKP, včetně účasti na veřejném projednání, a dále také navazujících územních řízení.
11. Navrhovatelé mají za to, že návrh podali včas, neboť Aktualizace nabyla účinnosti dne 1. 10. 2014. Současně jsou toho názoru, že přestože o návrhu na zrušení této části Aktualizace již Městský soud v Praze rozhodl rozsudkem ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 (a v návaznosti na kasační stížnost Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198), nynější návrh není totožným návrhem, jeho projednání proto nebrání překážka věci rozhodnuté. Navrhovatelé namítají, že v případě nyní projednávaného návrhu se jedná o návrh, který je podáván převážně odlišným okruhem navrhovatelů, neboť většina navrhovatelů doposud návrh proti Aktualizaci nepodala. Především se však jedná o návrh založený na odlišných návrhových bodech zdůvodněný odlišnými skutkovými a právními

tvrzeními. Proto se jedná o odlišný předmět řízení, než byl projednáván v rámci řízení vedeného pod sp. zn. 10 A 159/2015.

Vyjádření odpůrce

12. Odpůrce k aktivní legitimaci navrhovatelů úvodem podotkl, že zájem na umístění veřejně prospěšných staveb má zpravidla vyšší hodnotu, pokud je ve veřejném zájmu, než individuální vlastnický zájem, což konstatují i předpisy ústavního a mezinárodního práva, které pro tento případ vyvlastnění připouští a podmiňují povinně náhradou, která musí být přiměřená. Uvedl taktéž, že pokud dovozují někteří navrhovatelé obavy z dotčení vlastnických práv až formou vyvlastnění, stěží může poté namítat jako věcný důvod návrhu nedodržení limitů, protože pokud bude svého vlastnictví zbaven skrze vyvlastnění, může mu být tato otázka lhostejná. Odpůrce namítl, že vlastník může toliko namítat, že způsob využití jeho pozemku je společensky prospěšnější než zamýšlená veřejně prospěšná stavba. Takový důvod by jako věcný důvod obstál i jako důvod související s aktivní legitimací a navazující na ni. To ovšem navrhovatelé netvrdí, nenaznačují a ani nedokazují.
13. Pokud navrhovatel c) uvádí dotčení vedením koridoru, jedná se o vedení, které je v této části plánováno jako tunelové. Dotčení koridorem tunel pod pozemkem je tedy zásadně nižší, ne-li žádné. Dále odpůrce shrnul, že od stavby okruhu se navrhovatel a) nachází více než 500 m, navrhovatel b) 27 m od křižovatky Rybářka a 85 m od vyústění tunelu; plocha není územním plánem určena k bydlení, ale pro izolační zeleň. Navrhovatel c) se nachází 120 m od rampy na okruh, k vyústění tunelu okruhu cca 200m, navrhovatel d) pak více než 440 m, na straně odvrácené k okruhu, navrhovatel e) sice 15 m od stávající části okruhu, ale pod úrovní, navrhovatel f) více než 460 m od stávající části okruhu.
14. Dále odpůrce namítl, že navrhovatelé b), c) a g) již návrh podali. Má proto za to, že tento jejich opakovaný návrh není přípustný. Totožnost věci je pak definována okruhem účastníků a obsahem projednávané věci. Tradiční procesní teorie pak vymezuje předmět řízení petitorně; tedy jako požadavek, o kterém se jedná a vede spor. Tradiční procesní teorie nerozlišuje, o jaké důvody se pak návrh opírá a obvykle zakazuje opakované projednání téhož návrhu opřeného o jiné důvody.
15. Pokud navrhovatelé poukázali ohledně přípustnosti opakovaného návrhu na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. ledna 2010, č. j. 2 As 15/2009 – 242, odpůrce uvedl, že tento rozsudek nijak neřešil, zda je možné, aby totéž rozhodnutí napadl tentýž navrhovatel opakovaně. Nejvyšší správní soud v tomto rozhodnutí podle odpůrce právě dochází k závěru, že zde není překážka věci rozhodnuté právě pro odlišnost navrhovatelů. Odpůrce uvedl, že Nejvyšší správní soud v rozsudku vyložil, že předpokladem existence překážky věci pravomocně rozsouzené je totožnost účastníků posuzovaných řízení a totožnost předmětu řízení, který je určen konečným petitum žaloby a skutkovými okolnostmi, jimiž je petit zdůvodněn. Skutkovými okolnostmi jsou podle odpůrce napadené rozhodnutí, respektive opatření obecné povahy, a to, co mu předcházelo.
16. Odpůrce taktéž podotkl, že od novely soudního řádu správního ke dni 1. ledna 2012 platí zcela jiné procesní principy přezkumu opatření obecné povahy. Byl zakázán abstraktní přezkum zákonnosti a hledání nezákonností soudem *ex officio*. Současně se zavedla návrhová koncentrace, vázanost soudu návrhem a návrhovými body a rovněž tříletá lhůta k přezkumu. Odpůrce je toho názoru, že pokud platí, že navrhovatel má pouze tři roky, po které může návrh podat, a současně po podání návrhu nesmí dle dikce zákona návrh rozšiřovat, měl by v okamžiku, kdy návrh podává, uvést všechny námítky. Jestliže se zákaz argumentačních novot

vztahuje na řízení jako takové, není důvod, aby byl zcela snadno prolomitelný skrze opakování řízení. Odpůrce je toho názoru, že v souzené věci jsou navrhovatelé b), c) a g) stejní jako v řízení vedeném pod sp. zn. 10 A 159/2015 a petit návrhu je rovněž stejný, jak tomu bylo v tomto předcházejícím řízení. S ohledem na uvedené by měl soud návrh navrhovatelů b), c) a g) odmítnout.

17. Návrhy navrhovatelů a), d), e), f) a h) by se podle odpůrce měly věcně projednat, avšak současně je toho názoru, že výsledek předchozího řízení vedeného pod sp. zn. 10 A 159/2015 zde působí jako precedens. V této souvislosti je odpůrce toho názoru, že v návrhu uváděné argumenty byly již vypořádány v řízení vedeném u Městského soudu v Praze pod sp. zn. 10 A 159/2015. Otázka nedodržení limitů byla řešena v bodě 19 návrhu (překročení limitů hlukové zátěže), dále v bodě 20 původního návrhu (překročení limitů znečištění ovzduší). Totéž pak platí o dalších bodech návrhu, kterými jsou nezákonné provedené vyhodnocení vlivů aktualizace na udržitelný rozvoj území, protože odpůrce nesprávně zjistil skutkový stav a řádně nevyhodnotil kumulativní a synergické vlivy na území, v němž se napadený záměr vymezuje. I tyto body byly uplatněny a byly vypořádány. Za další návrhový bod považují navrhovatelé nezákonné provedení vyhodnocení vlivů napadeného záměru na území NATURA 2000, především na evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce a Blatov a Xaverovský háj. I tento bod byl vypořádán.
18. Odpůrce taktéž poukázal na to, že není jisté, zda navrhovatelé d), e), f) a h) podali připomínky proti Aktualizaci. Na úrovni přezkumu zásad územního rozvoje je odpůrce toho názoru, že nárok na participaci, jež zakládá důvodnost návrhu, by měl být s ohledem na vyšší obecnost dokumentace, vyšší. Odpůrce poukázal na to, že v případě navrhovatele h) je skutečnost, že nepodal připomínku, obzvláště hodná pozornosti. Jestliže se tento navrhovatel sám představuje jako zavedený subjekt v oblasti ochrany životního prostředí, tak se jeví jako sporné, že k této ochraně přistupuje až poslední den tříleté lhůty k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, aniž by se jakkoliv podílel na podávání připomínek nebo se pokoušel stát zástupcem veřejnosti. V tomto případě podle odpůrce dosahuje předchozí pasivita takové míry, že není možné návrh spolku považovat za věcně důvodný.

Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrce

19. K vyjádření odpůrce k návrhu uplatnili navrhovatelé repliku. K části, v níž dovozují svoji aktivní legitimaci a přípustnost návrhu k námitkám odpůrce, doplnili, že u navrhovatele a) podle grafické části Aktualizace vede koridor SOKP přes pozemky navrhovatele, není tedy pochyb o dotčenosti jeho práv. Navrhovatelé b) a c) mají své nemovitosti (rodinné domy) přímo v koridoru SOKP. U navrhovatele b) stavba SOKP zasahuje do jeho zahrady na pozemku parc. č. 2284/1 a vede cca 8 m od jeho stávajícího rodinného domu č. p. 1003. V případě navrhovatele c) stavba SOKP zasahuje do jeho zahrady na pozemku parc. č. 6/2 k. ú. Suchdol, přičemž portál tunelu je 115 m, rameno křižovatky je 75 m a trvalý zábor stavby je 12 m od jeho rodinného domu č. p. 1024. V případě navrhovatele d) lze doplnit, že v důsledku výstavby a především provozu SOKP dojde k výraznému zhoršení kvality bydlení a životního prostředí v místě bydliště navrhovatele d) v důsledku emisí, hluku a vibrací z výstavby a provozu. Co se týče navrhovatelky e) rovněž jako u navrhovatele d) u ní hrozí výrazné zhoršení kvality životního prostředí v důsledku emisí, hluku a vibrací z výstavby a provozu SOKP. Pro úplnost lze dodat, že lze předpokládat, že stávající úsek okruhu 510, u kterého navrhovatelka 5) bydlí, bude vyžadovat rozsáhlou rekonstrukci, včetně dalšího rozšíření, které se může přímo dotknout její nemovitosti. V případě navrhovatele f) vzhledem k plánovanému provozu (odhadem 133 000 - 150 000 vozidel denně) s vysokým podílem

nákladních vozidel dojde bezpochybně k výraznému zhoršení kvality bydlení a ohrožení zdraví i přes relativně delší vzdálenost od okruhu.

20. Navrhovatelé jsou toho názoru, že pokud někteří z nich nepodali v průběhu procesu pořizování Aktualizace připomínky, není jasné, jak by se mohla tato skutečnost projevit v otázce jejich aktivní procesní legitimace, pro kterou podání připomínek rozhodně není podmínkou. Rovněž z hlediska aktivní věcné legitimace a rozsahu soudního přezkumu není v daném případě tato otázka relevantní. Navrhovatelé totiž namítají rozpor napadené části opatření obecné povahy s hmotným právem a její nepřezkoumatelnost. Takovými námitkami se soud musí věcně zabývat bez ohledu na předchozí aktivitu navrhovatelů. Část navrhovatelů přitom připomínky k Aktualizaci podala, navíc obsahově shodné připomínky podávaly k návrhu Aktualizace stovky jiných osob, takže odpůrce měl nepochybně možnost seznámit se s argumenty navrhovatelů proti vymezení koridoru SOKP a zohlednit je při vydávání napadeného opatření obecné povahy.
21. Navrhovatelé nesouhlasí s odpůrcem, že by zde byl dán důvod pro odmítnutí návrhu z důvodu, že se tentýž navrhovatel domáhal zrušení totožné části opatření obecné povahy. Navrhovatelé odkázali na to, že jako přípustný byl ze strany správních soudů již v minulosti shledán návrh podaný totožným navrhovatelem proti totožné části opatření obecné povahy, avšak založený na jiné argumentaci - jednalo se o rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 13. 6. 2016, č. j. 67 A 3/2016-135. Z uvedených důvodů považují navrhovatelé svůj návrh za přípustný. Pro úplnost dodávají, že není pravdou, že by byly všechny návrhové body ve všech ohledech vypořádány již v předchozím soudním řízení, neboť nynější návrh navrhovatelů obsahuje také novou argumentaci týkající se důsledků překročení imisních a hygienických hlukových limitů pro otázku realizovatelnosti záměru, rozporu napadené části Aktualizace s úkoly a cíli územního plánování nebo vlivu záměru na prioritní stanoviště v rámci systému NATURA 2000.

B. Překročení limitů stanovených na ochranu lidského zdraví

22. Navrhovatelé k tomuto bodu uvedli, že na území hlavního města Prahy jsou dlouhodobě překračovány **imisní limity škodlivých látek v ovzduší** stanovené právními předpisy. Jedná se zejména o nadlimitní koncentraci částic polévatého prachu PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo(a)pyrenu a oxidu dusičitého. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší je přitom zejména automobilová doprava. Doprava se podílí na imisní zátěži suspendovaných částic třemi způsoby, a to přímými emisemi částic (z výfuků a z otěrů brzd a pneumatik), vnosem prachu z vozovek (tzv. resuspenze) a emisemi prekurzorů tzv. sekundárních částic (částice vzniklé z plynných polutantů), zejména NO_x . Doprava má rovněž nezanedbatelný podíl na imisní zátěži benzo(a)pyrenu, emise z dopravy také výrazně přispívají k tvorbě přízemního ozónu.
23. Tyto skutečnosti jsou jednoznačně popsány jak v samotném vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které je součástí spisu napadeného opatření obecné povahy, tak i v Programu zlepšování kvality ovzduší pro Aglomeraci Praha - CZ01, vydaného Ministerstvem životního prostředí dne 26. 5. 2016 (dále jen „PZKO“). V PZKO se například na str. 53 uvádí, že „V aglomeraci CZ01 Praha došlo mezi roky 2001-2011 ke celkovému nárůstu emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) o cca 2,4 % (+64,35 t). Toto zvýšení zapříčinily mobilní zdroje REZZO 4 (nárůst o 20,7 %, +433,2 t), které tím převážily pozitivní vliv ve výši a struktuře spotřeby ve stacionárních zdrojích – pokles v REZZO 1 o 73,1 %, REZZO 2 o 47,6 % a REZZO 3 o 61,1 %.“ Přípustná míra znečištění ovzduší, vyjádřena imisními limity a maximálními počty jejich překročení, je stanovena v § 3 odst. 1 a příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“). Tento zákon transponuje imisní limity, resp.

„mezí hodnoty“ znečištění ovzduší, vyplývající ze směrnic Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES a 2004/107/ES.

24. Navrhovatelé poukázali na to, že Příloha č. 1 zákona o ochraně ovzduší stanovuje ve vztahu k částicím polévatého prachu PM_{10} následující maximální imisní limity:
- pro 24 hodin **50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** , přičemž tato hodnota může být překročena maximálně **35-krát za rok**;
 - pro 1 kalendářní rok **40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** , přičemž tato hodnota nesmí být překročena ani jednou.
25. Navrhovatelé v návrhu poukázali na data Českého hydrometeorologického ústavu a PZKO, z nichž podle navrhovatelů vyplývá, že minimálně v letech 2006, 2010, 2011 a 2014 byly v městské části Praha - Suchdol překročeny zákonem stanovené maximální imisní limity pro 24hodinovou koncentraci částic PM_{10} .
26. Území s nadlimitními koncentracemi znečišťujících látek se podle navrhovatelů (vycházejících z rozptylové studie zpracované jako podklad pro PZKO) nachází v okolí stávajících komunikací D8 a úseku SOKP 510 s dopravní zátěží až 75.000 vozidel/24 hod. a více, kde dochází k překračování 24hodinových koncentrací prachových částic PM_{10} a na ně navázaný benzo(a)pyren a ročních koncentrací NO_2 . Navrhovatelé jsou toho názoru, že tyto hodnoty se s rostoucí dopravou od roku 2011 jen zvyšují.
27. Navrhovatelé se v návrhu dále zabývali přítomností benzo(a)pyrenu v ovzduší. Uvedli, že imisní limit pro benzo[a]pyren je zákonem o ochraně ovzduší (Příloha č. 1, tabulka 3.) stanoven na **1 ng/m^{-3}** průměrné koncentrace za jeden kalendářní rok. V případě území dotčeného vymezením SOKP došlo v minulosti opakovaně k překročení maximálních koncentrací benzo[a]pyrenu. Zde poukázali na rozptylovou studii zadanou Ministerstvem životního prostředí pro účely zpracování „*Místního akčního plánu ke snížení zátěže obyvatel MČ Praha 20 nadměrným hlukem a znečištěným ovzduším s využitím zkušenosti s aplikací MA21*“, z níž vyplývá, že téměř celé území Horních Počernic je vymezeno jako oblast s překročením imisního limitu pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu. Z tohoto podkladu rovněž vyplývá, že značná část území Horních Počernic, včetně obytné zástavby, byla označena jako oblast s překročením limitem pro ročním průměrnou koncentraci oxidů dusíku. Z dat pětiletých průměrů pro roky 2011 - 2015 Českého hydrometeorologického ústavu vyplývá, že překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren v této oblasti přetrvává. Nejedná se přitom o výjimečný stav, naopak překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren v této oblasti přetrvává, což lze dovodit také z pětiletých průměrů pro roky 2011 - 2015 zveřejněných ČHMÚ. Zde je oblast Běchovic označena hodnotami 1,04 - 1,22, oblast Dolních Počernic 1,02 - 1,26 a oblast Horních Počernic 1,12 - 1,38. V případě území dotčeného severní částí SOKP jsou hodnoty pětiletých průměrů pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu ještě vyšší - na území městské části Praha - Suchdol se jedná o 1,36 - 1,64, na území Praha - Dolní Chabry přibližně 1,02 - 1,27. Navrhovatelé podotýkají, že pětileté průměry představují aritmetický průměr maximálních ročních koncentrací naměřených za stanovené roky, z tohoto důvodu tedy mohly být naměřené hodnoty benzo(a)pyrenu v jednotlivých letech reálně ještě vyšší.
28. Dále se navrhovatelé zabývali aktuální stavem **hlukové zátěže**. Poukázali na to, že Evropský soud pro lidská práva (dále též „*ESLP*“) opakovaně konstatoval, že vystavení dlouhodobému nadlimitnímu hluku může představovat porušení práva na respektování soukromého a rodinného života dle čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (srov. rozsudky López Ostra proti Španělsku, stížnost č. 16798/90, nebo Deés proti Maďarsku, stížnost č. 2345/06). Jsou toho názoru, že jde o porušení čl. 8 Úmluvy, jestliže je jednotlivec

vystaven nadlimitnímu hluku po dlouhé období. Navrhovatelé poukazují na skutečnost, že ESLP v daném případě konstatoval porušení čl. 8 za situace, kdy byla stěžovatelka vystavena hluku z dopravy 69,0 dB a 67,1 dB v denní době. Navrhovatelé vycházeli ze strategických hlukových map z roku 2012 zpracovaných Ministerstvem zdravotnictví dle vyhlášky č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Poukázali na to, že nemovitost navrhovatele e) se nachází již v současnosti v pásmu hluku **65 - 70 dB v denní době a 60-65 dB v noční době**. Hodnoty 60 – 65 dB se nacházejí v místě nemovitosti navrhovatelů c) a d).

29. Navrhovatelé uvedli, že obtíže s překračováním hlukových limitů byly zjištěny v souvislosti s územními řízeními na úseky „*Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves*“, „*Silniční okruh kolem Prahy - stavba 518 Ružyně - Suchdol*“ a „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice - dálnice D1*.“ Zde Ministerstvo zdravotnictví dokonce změnilo předchozí stanoviska hygienických stanic na nesouhlasná.

Vyjádření odpůrce

30. V obecné rovině odpůrce konstatoval, že oblasti, ve kterých žijí nebo sídlí navrhovatelé, nejsou dlouhodobě zatíženější než jiné části Prahy. Stejně tak z tabulky předložené samými navrhovateli plyne, že v letech 2010 až 2012 a dále od roku 2014 zatížení klesá. Podle odpůrce naopak v období 2012 až 2016 k překračování limitů prakticky nedochází s výjimkou benzo(a)pyrenu, jenž je ovšem ukazatelem, ke kterému se pouze přihlíží, protože podle § 12 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší imisní limit pro benzo(a)pyren není z hlediska ochrany ovzduší rozhodující. Dlužno navíc dodat, že imise benzo(a)pyrenu pocházejí zpravidla z jiných zdrojů než z dopravy. V této souvislosti nelze očekávat, že by se umístěním záměru koncipovaného v napadených zásadách změnilo v tomto směru zatížení.
31. Odpůrce předložil v příloze grafické mapy překročení imisních limitů za roky 2012 až 2016, které naopak dokládají, že limity jsou překračovány pouze v oblasti zatížení benzo(a)pyrenem, ke kterému se podle zákona pouze přihlíží.
32. Pokud jde o zatížení **hlukem**, navrhovatelé podřazují jimi uplatněný zájem pod zájem chráněný ochranou rodinného a soukromého života, jak předjímá čl. 8 Úmluvy, popřípadě čl. 10 odst. 2 Listiny, k čemuž pak citují dva rozsudky Evropského soudu pro lidská práva, a to rozsudky *López Ostra proti Španělsku*, stížnost č. 16798/90, nebo *Deés proti Maďarsku*, stížnost č. 2345/06. Podle odpůrce je ovšem nyní posuzovaný případ natolik odlišný od citovaných případů, že jako důvod pro podřazení pod ochranu ve smyslu čl. 8 Úmluvy odkaz na ně nepostačí. Oba rozsudky navazují na situaci, kdy byl veden spor se státem až *ex post*, poté, co byl poměrně razantní a intenzivní zásah do životního prostředí stěžovatelů dokonán a Evropský soud pro lidská práva tak konstatoval, že stát tím, že nevyvinul dostatek úsilí k odvrácení zásahu, jenž měl podobu konkrétního porušení norem, selhal v ochraně zmíněného práva. K tomu je třeba dodat, že v prvním případě se jednalo dokonce o trestný čin (podle Španělského práva) proti životnímu prostředí. Odpůrce namítl, že se zde posuzuje zákonnost opatření obecné povahy, které předjímá na úrovni zásad územního rozvoje konkrétní projekt, jehož podoba není nyní známa a může se měnit. Zásady skrze vyhodnocení vlivů pak sdělují maximální možný předpokládaný dopad. Subjektivní práva a dodržení konkrétních norem se budou řešit o dvě úrovně níže při územním rozhodnutí na stavbu jako takovou, což konstatoval i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526.

33. Přijetím zásad, které umožňují postavit stavbu, jejíž konkrétní podoba ve smyslu územního rozhodnutí není nyní známa, ale která bude muset respektovat platné normy, nelze považovat za zásah srovnatelný s tím, že stát *ex post* rezignuje na ochranu někoho, kdo je obtěžován hlukem nebo jinými imisemi překračujícími zásadně a setrvale stanovené normy. Pokud navrhovatelé předpokládají, že budou v důsledku vydání napadeného opatření obecné povahy nuceni snášet vyšší hlukovou zátěž bez možnosti domáhat se nápravy, tak taková úvaha není pravdivá.
34. Odpůrce je toho názoru, že navrhovatelé mohou tato práva uplatnit v územním řízení, v řízení o vyhlášení ochranného hlukového pásma a v navazujících řízeních, popřípadě v civilním nebo sankčním řízení proti původci hluku, pokud by nebyly dříve stanovené mantinely chování dodržovány. Podle odpůrce je tedy odkaz na čl. 8 Úmluvy nepatřičný, protože napadené zásady nepředstavují a nemohou představovat zásah do soukromého a rodinného života. Podobně na tuto problematiku hledí i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. června 2012 vydaném pod č. j. 1 Ao 7/2011-526.
35. Odpůrce uvedl, že navrhovatelé poukazují při argumentaci o škodlivosti hluku na existující hlukové mapy. Předně je třeba dodat, že strategické hlukové mapy nebyly součástí vyhodnocení vlivů. Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na akustickou situaci bylo provedeno výpočtem na základě dopravních podkladů poskytnutých IPR hl. m. Prahy a dalších podkladů o zdrojích hluku v samostatné odborné studii – Akustická studie. Pokud jde o zatížení hlukem, odpůrce uvedl, že strategické hlukové mapy ČR (SHM) jsou pořizovány na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES. Jednotlivé hlukové ukazatele strategických map vyjadřují dlouhodobé průměrné hladiny akustického tlaku za všechna denní/večerní/noční období jednoho roku. Jedná se tedy o velmi hrubý nástroj. Hlukové ukazatele používané pro strategické hlukové mapy však nelze použít při porovnání s hygienickými limity hluku ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; důvodem je skutečnost, že neposkytují dostatečně podrobný nástroj a současně mapují aktuální situaci a nikoliv situaci budoucí, což je úkolem vyhodnocení. Důležitá je totiž i skutečnost, že strategické hlukové mapy hodnotí akustickou situaci stávajícího stavu v území (to se mj. týká i stavu protihlukového opatření v území k datu zpracování map), ale v aktualizaci zásad je hodnocen vliv na akustickou situaci ve výhledovém stavu při naplnění dané koncepce a leckdy bez znalostí přesného umístění dané komunikace, případně bez podrobných údajů o případných dalších protihlukových opatřeních. Jedná se o zásady rozvoje, ne o detailní akustické vyhodnocení. Ze strategických hlukových map nelze tedy usuzovat o výhledovém stavu akustické situace v území. Veškeré predikční výpočty jsou postaveny na stávajících znalostech emisních hlukových parametrů vozidel a na znalostech o skladbě vozidlového parku. V těchto predikcích však již nejsou zahrnuty další možné vývoje vozidel a možné změny hnacích agregátů, které se v současné době velmi bouřlivě vyvíjí ve všech významných automobilkách. Jedná se o prudký rozvoj elektromobility. Odpůrce poukázal na to, že sami navrhovatelé vyvracejí důvodnost zpochybnění zásad tím, že poukazují na to, že na úrovni přijímání územních rozhodnutí je ochrana dostatečná – odpůrce zde poukázal na to, že navrhovatelé v návrhu uvedli, že problémy s nadlimitním hlukem byly v minulosti prokazatelně zjištěny v souvislosti s některými územními řízeními.
36. Další okolnost, na kterou odpůrce poukázal, je to, že navrhovatelé vycházejí v rozsahu popisu skutkového stavu v podstatě pouze z dokumentů, které jsou pozdější, než napadené opatření obecné povahy. Už tato skutečnost popírá možnost zpochybnění zákonnosti zásad, protože zákon ukládá soudu zkoumat zákonnost s ohledem na skutkový stav v době, kdy bylo napadené opatření vydáno. Navrhovatelé ale popisují skutkový stav po jejich vydání.

Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrce

37. Navrhovatelé v replice na vyjádření odpůrce dále setrvali na svých tvrzeních, které uplatnili v návrhu, popřípadě je korigovali v návaznosti na argumenty odpůrce. Setrvali tak na tvrzeních týkajících se imisních limitů na území města Praha. Mají za to, že se o obecně známou skutečnost jedná. Pokud by imisní limity překračovány nebyly, nevznikla by ostatně ani povinnost MŽP zpracovat program zlepšování kvality ovzduší dle § 9 zákona o ochraně ovzduší. Informace o tom, že jsou již v současnosti v území, kde má být umístěn SOKP, překračovány imisní limity, ostatně vyplývá i z vyhodnocení SEA zpracovaného v rámci Aktualizace. Setrvali také na svých tvrzeních obsažených v jejich návrhu, z nichž vyplývá, že kromě benzo(a)pyrenu docházelo také k překračování imisního limitu spočívajícího v maximálním počtu dnů. Poukázali také na to, že Aktualizace nabyla účinnosti dne 1. 10. 2014, PZKO měl být dle § 41 odst. 3 zákona o ochraně ovzduší vydán nejpozději do 2 let ode dne nabytí účinnosti zákona, tedy do 1. 9. 2014. V době vydávání Aktualizace tedy již měl být PZKO vydán, avšak v rozporu se zákonem k jeho vydání došlo až o cca dva roky později, což by nemělo jít navrhovatelům k tíži. Navíc je nutno říct, že PZKO obsahuje data o ovzduší naměřená přibližně od roku 2007. Informace, na které navrhovatelé odkazovali, se tedy vztahovaly ke skutkovému stavu, který existuje dlouhodobě, a to i ke dni vydání Aktualizace. Z tohoto důvodu se jednalo o skutečnosti relevantní pro přezkum opatření obecné povahy dle § 101b odst. 3 s. ř. s.

C) Námitka rozporu Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování

38. Navrhovatelé v tomto bodu namítli, že odpůrce nesplnil požadavky, které jsou na něj kladeny z ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona. Uvedli, že politika územního rozvoje v bodě 99 uložila odpůrci vymežit koridor SOKP v zásadách územního rozvoje. Odpůrce měl tento úkol prověřit, vyhodnotit jejich dopady, proveditelnost, zvážit možné varianty a posoudit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.
39. Nezbytnou podmínkou prověření ve smyslu výše citované judikatury je rovněž provedení komplexního vyhodnocení vlivů koncepce obsažené v ZÚR na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území, včetně vlivů kumulativních a synergických, k čemuž v případě Aktualizace nedošlo. Tomuto požadavku podle navrhovatelů odpůrce nedostál. Odpůrce opakovaně uváděl, že SOKP musí vymežit ve výsledné variantě právě z důvodu toho, že je v této podobě koridor SOKP vymezen v grafické části PÚR a že ho proto musí převzít. V této souvislosti lze poukázat například na vypořádání připomínek městských částí Praha - Dolní Chabry a Praha - Běchovice vznesených k návrhu zprávy o uplatňování ZÚR HMP.
40. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že Aktualizace neplní základní cíl územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území ani další ze základních cílů, stanovených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, spočívající ve vytváření předpokladů pro výstavbu. Poukázali na to, že se Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254 postavil negativně k záměru umístit stavby do území již nadlimitně zatíženého hlukem. V jiném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 521 připustil, že i v takovém území mohou být vymežovány koridory pro záměry nových komunikací, ale musí být věrohodně prokázáno, že povede k nápravě existujícího protiprávního stavu a současně nevyvolá

druhotné negativní jevy, jež by byly následně velmi obtížně řešitelné nebo dokonce neřešitelné. Navrhovatelé jsou toho názoru, že „nadlimitně“ zatížené území musí být prioritním cílem územně plánovacích opatření, a to jednak takových, které přímo v těchto nadlimitně zatížených územích mohou přispět ke snížení existující zátěže, a dále takových, která ke snížení nadlimitní zátěže působí nepřímo.

41. Navrhovatelé obecně mají za to, že v případě Aktualizace nebylo prokázáno, že bude záměr SOKP z hlediska zákonem stanovených limitů znečištění ovzduší a hluku realizovatelný. To dovozují konkrétně z posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“). Zde jsou všechny úseky SOKP shodně hodnoceny ve vztahu k znečištění ovzduší a zdraví obyvatel hodnotou „-“, tedy jako významné negativní ovlivnění, avšak ve slovním komentáři je odpůrce bagatelizuje jako nevýznamné či minimální. S ohledem na to, že navržené úseky SOKP, které mají tvořit páteřní dopravní infrastrukturu hl. m. Prahy a předpokládají přivedení dopravy do dotčeného území o intenzitě cca 100.000 aut denně, je podle navrhovatelů závěr o minimálním vlivu nepřekoumatelný a absurdní. Navrhovatelé však především považují za nezákonný závěr hodnotitele, že je vymezení SOKP v Aktualizaci možné.
42. Navrhovatelé poukázali na výkresovou část **rozptylové studie**, která tvoří Přílohu č. 2 posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území. Konkrétně uvedli, že výkres 27 zobrazuje nezákonnou dobu překročení 24hodinového imisního limitu pro částice PM₁₀, konkrétně u nemovitostí navrhovatelů b) a c). Odpůrce tedy uvedeným posouzením přímo připustil, že záměrem SOKP dle Aktualizace vznikne, případně se zhorší, nezákonný stav v důsledku překročení imisních limitů. Takový postup je dle navrhovatelů zcela v rozporu s požadavkem na vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, neboť jednotlivé úseky SOKP nebudou moci být v budoucnu realizovány.
43. Co se týče **hluku**, zde navrhovatelé odkazují na výkresovou část Akustické studie (Příloha č. 1 Akustické studie), která obsahuje rovněž Mapu č. 3 zachytávající modelový stav hlukové zátěže v denní době po realizaci SOKP v navrhované variantě. Mapa č. 7 pak má zachycovat průnik nadlimitně zasažených ploch s obytnou zástavbou.
44. Z této mapy vyplývá, že k zasažení obytné zástavby nadlimitním hlukem bude docházet jak na území městské části Praha - Suchdol, tak na území navrhovatele g), městské části Praha - Dolní Chabry. V místě nemovitosti navrhovatele d) má hluk v denní době v případě realizace SOKP přesahovat 75 dB. Navrhovatelé poukázali na data obsažená v návrhu, z nichž vyplývá, že značná část území, do kterého má být přivedena doprava prostřednictvím SOKP, je již v současnosti nadlimitně zatížená hlukem, což bylo v minulosti důvodem pro zrušení územních rozhodnutí na jednotlivé úseky SOKP. Již v minulosti tedy bylo konstatováno, že úseky SOKP nejsou realizovatelné z důvodu rozporu se závaznými limity na ochranu lidského zdraví před hlukem.
45. Následně navrhovatelé poukázali na přílohu VVURÚ, kde odpůrce hodnotil vlivy Aktualizace na jednotlivé složky životního prostředí. Zpracovatel zde dochází k závěru, že podíl obyvatel či výměra území zasažena nadlimitním znečištěním bude nižší v případě varianty 1 SOKP, proto je tato varianta vhodnější a zpracovatel doporučuje její realizaci. Podle navrhovatelů je však takový přístup nesprávný, neboť právo na příznivé životní prostředí je definováno jako právo na životní prostředí zatěžované lidskou činností pouze podlimitně, tj. v míře, již připouštějí právní předpisy - v daném případě se jedná o již zmiňované limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší a zákonem o ochraně veřejného zdraví.

46. Navrhovatelé jsou toho názoru, že i když odpůrce chce dostavět SOKP z důvodu toho, aby se zmenšilo zatížení v centrální části města, takové řešení nicméně nemůže zároveň vést ke vzniku stejného nezákonného stavu v jiné části území, či zachování „nadlimitního“ zatížení území, byť i ve vztahu k menšímu počtu osob. Takový princip by popíral hodnocení vlivů na životní prostředí i zákaz zatěžování území nad míru únosného zatížení vyplývající z § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Navíc povinností odpůrce bylo také řešit stávající nadlimitní zatížení na území městské části Praha - Suchdol a podél koridoru stávajících kapacitních komunikací (SOKP 5110) v Dolních Počernicích a Horních Počernicích.
47. Navrhovatelé mají za nepochybné, že Aktualizace **neobsahuje žádná kompenzační opatření**, která povedou k nápravě existujícího protiprávního stavu a současně nevyvolají nový nezákonný stav. Navrhovatelé namítli, že stejný okruh navržených kompenzačních opatření se opakuje v několika částech vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jeho příloh. Zřejmě nejkompexněji jsou kompenzační opatření upravena v Příloze č. 6 VVURÚ nazvané Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy.
48. Tam uvedená opatření proti **snížení prašnosti** [omezování prašnosti z dopravy, výsadba izolační zeleně s protiprašnou funkcí, omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí, maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací, regulace provozu na vybraných komunikacích (regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel apod.), zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací] a **protihluková opatření** (snížení a regulace intenzity dopravy, tiché povrchy, omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti, snižování emisních parametrů vozidel, pasivní protihluková opatření, obecná urbanistická opatření - nově umíst'ované chráněné stavby nesmí být umíst'ovány do nadlimitně zasažených území) nejsou podle názoru navrhovatelů způsobilá snížit imise z dopravy a hluk natolik, aby byly dodrženy imisní limity v těch částech území, kam má být nově SOKP dle Aktualizace umístěn.
49. Navrhovatelé namítli, že pokud jde o ochranu ovzduší, Aktualizace odkazuje na Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha. Podle navrhovatelů jak integrovaný krajský program, tak PZKO, který v roce 2016 krajský integrovaný program nahradil, obsahují katalog opatření, směřujících se snížení znečištění ovzduší z dopravy na celém území hl. města Prahy. Některá opatření se však vztahují pouze k centrální části aglomerace a nelze je aplikovat v případě oblastí, v nichž má být nově vymezen SOKP (zákazy vjezdu, nízkoemisní zóny apod). Navrhovatelé jsou toho názoru, že k území, v němž je SOKP vymežován, se mohou vztahovat převážně pouze taková opatření, která neregulují samotný objem dopravy, ale snaží se snížit její dopad, tj. opatření typu výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí nebo čištění vozovek.
50. Ve vztahu k opatření **omezení prašnosti** výsadbou liniové zeleně PZKO navrhovatelé uvádí, že se jedná o opatření s velice slabým vlivem. Jako opatření s možným významným pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší PZKO naopak hodnotí opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu (včetně SOKP), AB8 Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu a AB7 Nízkoemisní zóna. Jak bylo uvedeno výše, poslední dvě opatření se z podstaty věci nemohou vztahovat k území dotčenému SOKP, neboť odpůrce evidentně nehodlá dostavět SOKP s deklarovaným úmyslem odvést dopravu z centra města, aby na něm následně umístil zákazy vjezdu či omezení pro nákladní vozidla nebo nízkoemisní zónu.

51. Navrhovatelé dále podotýkají, že veřejnost (zejména městské části Suchdol a Lysolaje) v připomínkách k návrhu PZKO upozorňovala na výše uvedenou skutečnost, tedy že pokud bude SOKP umístěn do hustě osídlených oblastí s překročenými limity, resp. znečištěním blízcím se limitům, tak se požadované snížení emisí z dopravy nepovede dosáhnout. Ministerstvo životního prostředí jako zpracovatel PZKO nicméně v rámci vypořádání těchto připomínek uvedlo, že: „*Konkrétní specifikace vedení trasy chybějících částí Pražského okruhu není možné v PZKO stanovit a není ani jeho předmětem, protože bude toto závislé na řadě faktorů, které není Program schopen ovlivnit (financování, politická situace, územně plánovací dokumentace, závěry procesu ELA apod.)*.“ Ačkoli se tedy v PZKO uvádí, že SOKP v navržené variantě nepřinese z regionálního pohledu snížení emisí, MŽP jako zpracovatel PZKO rezignovalo na vyslovení závazného požadavku na upřesnění vedení SOKP i s odkazem na územně plánovací dokumentaci. Odpůrce však v rámci Aktualizace právě v této nevhodné trase SOKP vymežil, a to i s odkazem na kompenzační opatření, která však dle PZKO mají pouze minimální potenciál zabránit překračování imisních limitů.
52. K **opatřením ke snížení hluku** navrhovatelé uvedli, že v Aktualizaci se uvádějí především opatření spočívající ve snížení a regulaci intenzity dopravy a dále pasivní protihlukové opatření. Rada těchto opatření - například protihlukové zdi, tichý povrch, omezení rychlosti byla již zohledněna v rámci dokumentace pro územní řízení, přičemž bylo prokázáno, že ani jejich realizace neumožňuje dosáhnout stanovených hygienických limitů. Navrhovatelé uvedli, že Ministerstvo zdravotnictví svým stanoviskem ze dne 15. 9.2010, č. j. 29184/2009/OVZ, změnilo předchozí souhlasná stanoviska krajských hygienických stanic vydaná k úseku SOKP 518 Ruzyně - Suchdol, na nesouhlasná, neboť na území městské části Praha - Suchdol byly překračovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, a to i po provedení navržených protihlukových opatřeních, včetně výstavby protihlukové zdi o výšce min. 4,5 m. Ze stejného důvodu změnilo Ministerstvo zdravotnictví předchozí závazná stanoviska na nesouhlasná v případě úseku SOKP 511 Běchovice - dálnice D1, i v důsledku čehož došlo ke zrušení vydaného územního rozhodnutí rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761. Co se týče tzv. tichého povrchu, navrhovatelé konstatují, že se jedná o opatření, jehož účinnost se časem významně snižuje - po roce používání klesne účinnost tichého povrchu na 50% a další rok již nedosahuje účinnost útlumu 10%. Regulace intenzity dopravy a omezení rychlosti jsou zcela rozporná s odpůrcem deklarovaným úmyslem odvést co nejvíce tranzitní dopravy z centrální části města.

Vyjádření odpůrce ke námitce rozporu Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování

53. K namítanému rozporu Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování odpůrce dodává, že cíle a úkoly územního plánování, jak jsou uvedeny v ustanovení § 18 a 19 stavebního zákona, se nevztahují výhradně k zásadám územního rozvoje, ale vztahují se k územnímu plánování jako celku. Je toho názoru, že testovat splnění požadavků dle ustanovení § 18 a 19 stavebního zákona lze pak pouze na základě vyhodnocení komplexních procesů jako celků (tedy zakončených územním rozhodnutím) nebo těch jejich prvků, které jsou bezpodmínečně řešitelné pouze na úrovni zásad. Nelze tedy klást na zásady požadavek, aby naplnily všechny cíle a úkoly.
54. Odpůrce poukázal na to, že zpracovatel vyhodnocení záměry, které byly z politiky do zásad převzaty (tedy i dílčí stavby SOKP), vyhodnotil z hlediska jejich možného dopadu na životní prostředí a udržitelný rozvoj území, a to nejen samostatně, ale i v kontextu plánovaného rozvoje území hl. m. Prahy. Podkladem vyhodnocení byly mimo jiné samostatné odborné

přílohy: Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik a Hodnocení NATURA 2000.

55. Na základě vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí a udržitelný rozvoj území byl vysloven souhlas s podmínkami s Aktivní variantou – Základní řešení. S Nulovou variantou ani Aktivní variantou – Variantní řešení zpracovatel VVURÚ nesouhlasil. Stavba koridoru okruhu nebyla tedy pouze převzata, jak uvádí navrhovatelé, ale byla řádně vyhodnocena její proveditelnost a vhodnost. Dlužno dodat, že k této otázce se již vyjádřil i Městský soud v Praze v rozsudku 10 A 159/2015, a to na straně 92 – 93.
56. Pokud navrhovatelé namítli, že není prokázáno, že bude možné realizovat záměr za dodržení zákonných limitů, odpůrce poukázal na to, že předchozí části ani nijak nedoložily současné překračování limitů v obytných zónách. Podle odpůrce platí, že v konečném důsledku bude možné dílčí stavby okruhu do území umístit pouze za podmínky, že budou splněny imisní a hygienické limity dle platné legislativy. Na úrovni zásad však nelze provést takové výpočty se zahrnutím konkrétních protihlukových opatření, které splnění limitů jednoznačně prokážou. Pro takový výpočet není podrobnost projektové přípravy jednotlivých staveb dostatečná.
57. Odpůrce poukázal na to, že zapracování konkrétních opatření pro snížení dopadů hluku a znečištění ovzduší na území (potažmo zdraví obyvatelstva) do projektů jednotlivých staveb silničního okruhu kolem odpůrce (rozvojových os) může mít za následek splnění či nesplnění limitů, tedy souhlas či nesouhlas, resp. umístění či neumístění stavby. Při konceptualizaci zásad a jejich vyhodnocení je třeba brát v úvahu i předpokládaný vývoj. Budoucí emise z dopravy budou nepochybně nižší než emise stávající díky pokračující obměně vozového parku. Tzn. pak je otázkou, kdy bude stavba realizována a jaká bude úroveň znečištění v té době. Např. podle rozptylové studie pro Prahu pro rok 2050 budou imisní limity benzo[a]pyrenu v území s rezervou splněny. Pak je možné konstatovat, že zásady respektive jejich vyhodnocení prokazují, že minimálně v roce 2050 bude stavba realizovatelná. Je pak teoreticky možné, že realizace celého okruhu nastane, až v okamžiku, kdy se možnosti a potřeby v čase sejdou.
58. Odpůrce se neztotožnil s polemikou navrhovatelů k účinnosti kompenzačních opatření, například výsadeb izolační zeleně. Uvedl, že na úrovni zásad se kompenzační opatření uvádějí jako možná pro dosažení cíle (ověření realizovatelnosti), ale následně je možné použít kompenzační opatření jiná. Kritika ze strany návrhu ve vztahu k těmto kompenzačním opatřením je navíc nesprávná. Dosažitelné hodnoty snížení imisního příspěvku činí u PM¹⁰ cca 70 %, u PM^{2.5} a BaP je záchyt nižší, ale ne zcela zanedbatelný (15 - 20 %). Metodika je dostupná na: http://mzp.cz/cz/vysadba_izolacni_zelene.
59. Přímo na SOKP jsou podle odpůrce uplatnitelná nejméně dvě opatření - výsadba vegetačních bariér a čištění vozovky (a dále například vedení tunelem, jako v případě Suchdolu). K tomu lze přičíst opatření na celostátní úrovni, která mají poměrně významný vliv na celkovou úroveň znečištění. Sem patří např. podpora obměny vozidel, vč. zdanění starších aut či zpřísnění kontrol technicky nevyhovujících aut, rozvoj železniční dopravy, kotlíkové dotace, a mnoho dalších. Uvedená opatření v souhrnu skutečně vedou k viditelnému zlepšování kvality ovzduší. Tato opatření jsou soustředěna v dokumentu - Národní program snižování emisí, viz https://www.mzp.cz/cz/narodni_program_snizovani_emisi.
60. Odpůrce uvedl, že proces, který uvedené prakticky demonstruje, je proces povolování částí stavby, a SOKP 511, pro kterou bylo dne 23. listopadu 2017 vydáno souhlasné závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k EIA. I po realizaci záměru budou splněny

limity dané platnou legislativou, ale pouze při realizaci konkrétních a poměrně rozsáhlých opatření ke snížení hluku a znečištění ovzduší, která v daném stupni projektových příprav bylo možné navrhnout. Jedná se tedy o zcela reálnou situaci a nelze z tohoto důvodu odmítat napadené zásady ani jejich dílčí části.

61. Odpůrce dále uvedl, že podle této schválené dokumentace ve výhledovém stavu 2025 bez záměru (nebude-li okruh dokončen) je možné očekávat na základě výpočtů lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace části PM_{10} (avšak jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Ostatní sledované limity budou splněny. Ve stavu se záměrem (dokončení okruhu) byly v případě krátkodobých koncentrací vypočteny nadlimitní hodnoty pouze v případě denních koncentrací PM_{10} , a to lokálně v nejbližším okolí tělesa komunikace. V prostoru obytné zástavby pak nebylo zaznamenáno častější překračování imisního limitu než v povolených 35 případech za rok. Ve stavu po roce 2040 s provozem záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace části PM_{10} (jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Ostatní sledované limity budou splněny. Procesy umístování jednotlivých staveb jsou často komplikovány, mimo jiné z důvodu účasti těch, kdo mají zájem na garanci nějakých standardů životního prostředí. V obecné rovině lze pak demonstrovat, že jejich průběh, který je často komplikován rušením a opakováním některých fází, je spíše důkazem toho, že proces na úrovni územního rozhodnutí je v rozsahu garance limitů efektivní.
62. K otázce faktické neúčinnosti uváděných kompenzačních opatření odpůrce poukazuje na to, že vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je odborným dokumentem, který připravuje autorizovaná osoba, vyjadřuje se k němu (odborná i laická) veřejnost, dále se k němu vyjadřují dotčené orgány státní správy a schvaluje jej skrze souhlasné stanovisko Ministerstvo životního prostředí. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že nikdo z navrhovatelů se k této otázce ve svých připomínkách nebo námitkách nevyjadřoval. Odpůrce tedy v této souvislosti konstatuje, že i kdyby výtky nedostatečné účinnosti byly jakkoliv oprávněné, nemohly by být důvodem ke zrušení napadeného opatření obecné povahy, protože ryze odborný spor, jenž má řešení ve zcela jiné fázi řízení, nelze jako argumentační novum uplatnit v testu zákonnosti. Pokud by byla tato námitka uplatněna ve formě připomínky během projednání vyhodnocení zásad, tak by mělo smysl vést úvahu o tom, jestli byla řádně a po právu vypořádána. Mělo by smysl vést úvahu, zda ministerstvo reflektovalo případný požadavek a promítlo jej do svého stanoviska. V situaci, kdy se jedná o argumentační novum ve fázi soudního (tedy právního) přezkumu, je takto uplatněná argumentace obtížně právně uchopitelná. Relevanci uplatnění této námitky ani nezvyšuje skutečnost, že nárok je uplatněn tři roky poté, co bylo vydáno napadené opatření obecné povahy.
63. Navrhovatelé se podle odpůrce mýlí i věcně. Zpochybňují především kompenzační nástroje skrze výstavbu izolační nebo jiné zeleně, ale jejich zpochybnění nemá oporu v dosaženém stavu poznání.
64. Vyvrátit pochyby navrhovatelů lze podle odpůrce skrze již zmíněné stanovisko k EIA ve vztahu k úseku 511, které v mnohem vyšší podrobnosti mapuje nástroje kompenzace. Uvedená dokumentace dokonce v požadavcích na ochranu prostředí jde nad rámec zákona. Při aplikaci § 11 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší vydává ministerstvo životního prostředí závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce. Přesto je v dokumentaci EIA řešen návrh kompenzačních opatření, a to z pohledu vlivu záměru na životní prostředí a na obyvatelstvo. Uvažovaným kompenzačním opatřením je rozsáhlá výsadba dřevin se schopností zachytu prachových částic, jakož i látek na ně navázaných, včetně benzo(a)pyrenu. Pro výpočet byly použity údaje dle typového projektu publikovaného

Státním fondem životního prostředí (Typový projekt – Projekt výstavby izolační zeleně). Byl tak přesně kvantifikován počet dřevin potřebných pro zachycení srovnatelného množství emisí benzo(a)pyrenu, jaké bude emitováno po realizaci záměru SOKP 511. Na základě uvedené metodiky bylo zjištěno, že nárůst emisí pro stavbu SOKP 511 a přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je možné kompenzovat vysazením minimálního množství 9 574 stromů. Stromy kompenzují jak příspěvky B(a)P, tak i polévatvého prachu (PM₁₀). Pro dokreslení uvádí

odpůrce tabulku z dokumentace EIA na výše uvedený záměr, který je součástí celého SOKP řešeného v rámci zásad (celá dokumentace je dostupná na adrese https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472).

65. Na území odpůrce se počítá i s řadou dalších opatření, která jsou postupně přijímána s cílem zlepšení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy. Tato opatření jsou obsažena v řadě koncepčních dokumentů: Národní program snižování emisí ČR: Jednou z prioritních staveb po zlepšení kvality ovzduší je výstavba samotné stavby SOKP 511, Program zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha. Tato opatření jako celek pak dosahují předpokládaných cílů a garantují požadovaný soulad s normami a nižší stupně územněplánovací dokumentace to reflektují a i prosazují.
66. V obecné rovině má odpůrce za prokázané, že na nižších úrovních za pomoci jiných nástrojů se daří umísťovat stavby tak, aby byly nakonec v souladu s normami. Zásady územního rozvoje nejsou dokument, který má ve fázi konceptualizace vyřešit všechny dopady. Jestliže zde existují cíle a úkoly územního plánování, tak jejich naplnění skrze nesmírné množství dalších nástrojů je možné a podle odpůrce i stávající praxí doložené.
67. K námitkám, kterými navrhovatelé poukazují na stav a možný budoucí vývoj znečištění ovzduší následkem SOKP, odpůrce uvedl, že smyslem zásad je konceptualizace záměrů. Konkrétní řešení problému spjatých se znečištěním je pak svěřeno nástrojům jiným (testování skrze EIA v územním řízení, které záměr, byť koncipovaný v zásadách, nepropustí dále, dokud není záměr napevno postaven jako možný a souladný s normami). Ve světle této skutečnosti pak nelze na územněplánovací dokumentaci, *nota bene* na zásady územního rozvoje, přenášet cíle, které jsou primárně určeny jiným postupům a dokumentům. Poukázal na to, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu vydaného pod čj. 6 As 228/2017 - 146 pak plyne, že i programy zlepšování kvality ovzduší jsou opatření obecné povahy, které lze věcně přezkoumat z hlediska naplnění svého účelu a popřípadě dosáhnout jejich soudní kasace.
68. Co se týče protihlukových opatření, odpůrce uvedl, že v některých případech se na nižších úrovních požadavky navrhovatelů prosadily skrze změnu stanovisek na negativní. To dokládá, že zásady samy o sobě nemohou zasáhnout do práv navrhovatelů. Následně pak byly procesy zopakovány, a to způsobem, který zájmy navrhovatelů zohlednil. Dále odpůrce uvedl, že i u protihlukových opatření dochází s rozvojem technologií k jejich vyšší účinnosti.
69. V případě okruhu lze podstatně lépe aplikovat opatření ke snížení hluku a snížení znečištění ovzduší formou protihlukových clon, valů, výsadby kompenzační zeleně atd. než v centrální části města, které se převedením dopravy na nadřazený komunikační systém částečně uleví, a kde jsou již možnosti aplikace takových opatření značně omezené. Polemiku navrhovatelů s účinností tzv. tichých povrchů považuje za spekulativní, neboť není v návrhu uvedeno, odkud navrhovatelé čerpali tyto údaje. Poukázal na to, že hluk je třeba měřit v jednotkách decibelů, nikoliv procentech, jak uvedli navrhovatelé.

Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrce

70. Navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce zdůraznili, že považují koridor SOKP ve variantě vymezené v Aktualizaci za nesmyslný, nerealizovatelný a veřejnoprávně nepovolitelný, a to s ohledem na současný stav znečištění ovzduší a hlukovou zátěž v dotčeném území. Navrhovatelé tedy podřadili napadenou část Aktualizace pod situaci vymezenou výše pod první odrážkou., jak vymezil rozsudek 1 Ao 7/2011 s tím, že dále uvedli, že pokud je takto vymezený záměr zjevně nerealizovatelný, tak je současně napadená část Aktualizace v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, jelikož nevytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území.
71. Navrhovatelé také setrvali na názoru, že aktualizace ZÚR je nepochybně jedním z nástrojů územního plánování, který sám o sobě musí být v souladu s úkoly a cíli územního plánování, jak vyplývá z § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona. Navíc je nutné zdůraznit, že právě úroveň ZÚR je v případě koncepčního plánování záměrů nadmístního významu stěžejní, neboť obsah ZÚR je závazný pro pořizování územních plánů, které pokud se uvádějí do souladu se ZÚR, již nevyžadují posouzení SEA (§ 55 odst. 3 stavebního zákona), proto leží těžiště koncepčního posouzení vlivů těchto záměrů na životní prostředí a prověření jejich realizovatelnosti právě na úrovni ZÚR.
72. Navrhovatelé uvádějí, že pokud má být naplněn základní účel posouzení SEA, tedy získat objektivní odborný podklad pro vydání Aktualizace, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti, musí zpracovatelé vyhodnocení vlivů záměrů nebo koncepcí na životní prostředí vycházet z realistických odhadů budoucí zátěže území. Navrhovatelé samozřejmě nevyklučují, že by v budoucnu mohlo dojít k obnově vozového parku. Je však potřeba říct, že toto tvrzení je naprosto neurčité a odpůrce ho nijak nekonkretizuje a podrobněji nezdůvodňuje. Není tedy zřejmé, jak velké snížení imisí by mělo být dosaženo samotnou obnovou vozového parku. Dále není zřejmé, v jaké míře se opatření směřující k obnově vozového parku projeví na samotném SOKP - pokud bude například v centru Prahy vyhlášena nízkoemisní zóna, která z centra vyloučí určité typy vozidel, které nesplňují přísnější normy, neznamená to, že tato vozidla „zmizí“ také ze SOKP. Tvrzení ohledně obměny vozového parku je tak naprosto neurčité.
73. K samotnému obsahu stanoviska EIA k úseku SOKP 511, které bylo vydáno Ministerstvem životního prostředí ze dne 23. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/1992 navrhovatelé uvádějí, že stanovisko na jeden konkrétní úsek SOKP nemůže prokázat realizovatelnost SOKP jako celku vymezeného v Aktualizaci. To je ostatně dáno i rozdílem mezi posouzením EIA, které se zpracovává na úrovni jednotlivých záměrů, a vyhodnocením SEA, které se zpracovává na úrovni celé koncepce. V daném případě se tento rozdíl projevil například tím, že stanovisko EIA na úsek SOKP 511 se logicky nemohlo zabývat severními úseky SOKP (518 a 519), u kterých bylo rovněž v minulosti zrušeno územní rozhodnutí z důvodu nemožnosti dodržet hygienické limity hluku. Rovněž se stanovisko k úseku 511 nemůže vyjadřovat např. ke kumulaci vlivů severního úseku SOKP s vlivy Letiště Ruzyně.
74. Podle navrhovatelů nelze použít toto stanovisko jako důkaz toho, že „systém funguje“. Mají za to, že naopak systém jednotlivých navazujících procesů selhává a neposkytuje účinnou ochranu právům dotčené veřejnosti. Dokumentace EIA jednak zpětně odkazuje na Aktualizaci a popisuje SOKP 511 jako nejvhodnější variantu vedení, která je „dlouhodobě stabilizovaná“ v platných územně plánovacích dokumentacích. Dále je vadou skutečnost, že podklady pro stanovisko EIA (včetně např. rozptylové studie) vycházely ze zastaralých podkladů znázorňujících stav kvality ovzduší a z podcenění dopravních intenzit, které neodpovídají skutečnosti. Zpracovatelé opětovně (ve shodě s odpůrcem) argumentovali nespecifikovanou obměnou vozového parku v budoucnu, ačkoli současně zpracovatel posudku uvedl, že stav vozového parku v budoucích letech je pouze odhad, který nemusí být

z různých důvodů naplněn. Proces EIA na úsek 511 se navíc vůbec nezabýval dopady jeho realizace na úsek SOKP 510 a tudíž na úseku 510 ani nenavrhl žádná kompenzační opatření. Přitom je zřejmé, že výstavbou úseku 511 dojde rovněž ke zvýšení intenzity dopravy i na úseku 510.

D) Námitka nedostatečného posouzení vlivu na životní prostředí

75. Dalším okruhem námitek navrhovatelé namítli, že odpůrce nezákonně vyhodnotil vliv SOKP na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.
76. Navrhovatelé mají současně za to, že údaje obsažené ve vyhodnocení SEA a jeho přílohách (zejména v Příloze č. 1 - Akustická studie a Příloze č. 2 - Rozptylová studie), jsou nesprávné a vycházejí z nepravdivých údajů o současné zátěži v území a z poddimenzovaných intenzit dopravy, které vedou ke zkreslení závěrů o vlivech SOKP na životní prostředí, zejména na ovzduší a veřejné zdraví. Skutečné dopady SOKP v případě jeho realizace ve variantě vymezené v Aktualizaci tak budou ještě závažnější, než vlivy deklarované ve VVURÚ. Navrhovatelé namítají, že zpracovatel vyhodnocení SEA vycházel ze zcela vadného a nepřezkoumatelného modelování dopravních intenzit.
77. Navrhovatelé vycházejí z toho, že vyhodnocené vlivů bylo modelováno na **výhledový stav**, přičemž ve výhledovém stavu jsou ZÚR HMP vyhodnoceny pro Nulovou variantu a Aktivní variantu rozvoje území. Str. 168 vyhodnocení SEA dále uvádí, že předmětem vyhodnocení nejsou pouze předkládané aktualizované dílčí části Aktualizace, ale ZÚR HMP jako celek. Hodnocená Aktivní varianta tak v podstatě představuje stav území v případě realizace všech záměrů vymezených jak v ZÚR HMP vydaných v roce 2009, tak v rámci Aktualizace. Výhledový stav tedy není datován ke konkrétnímu roku, ale je vztažen k okamžiku, kdy budou realizovány všechny záměry celoměstského významu vymezené v ZÚR HMP ve znění Aktualizace, tj. včetně kompletního dokončení celého Městského okruhu, postavení Břevnovské a Radlické radiály či realizaci nové trasy metra D z náměstí Míru až do Písnice. Podle navrhovatelů by takto byl realistický odhad k roku 2040.
78. Podle navrhovatelů (odkázali na Rozptylovou studii - Přílohu 2 VVURÚ a studii hodnocení zdravotních rizik – Příloha č. 3 VVURÚ) zpracovatel vyhodnocení vycházel z intenzit dopravy modelovaných k roku 2020. Takový postup je přitom zcela nelogický a nesprávný a jeho výstupem jsou naprosto nereálná data o skutečné zátěži území dotčeného SOKP. Navrhovatelé u těchto tvrzení o nesprávnosti postupu poukázali na to, že zpracovatel vycházel mj. z informací obsažených v rámci dokumentace k posuzování EIA k záměru MZP472 „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1,“ v němž Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy uvedl, že model nový je reálnější svým uvažovaným horizontem naplnění komunikační sítě rokem 2050. Z důvodu uvedeného pochybení zpracovatele tedy dle navrhovatelů nemohlo dojít k řádnému zhodnocení předpokládaných vlivů Aktualizace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných na jednotlivé složky životního prostředí, které vyžaduje bod 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu.
79. Navrhovatelé dále namítají, že **vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (CEA)** bylo provedeno nedostatečně a vadně. Povinnost řádně vyhodnotit také tento druh vlivů vyplývá jednoznačně z bodu 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu. Rozsah toho, co musí řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů zahrnovat, dovozují navrhovatelé především z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 2. 2010, č. j. 1 Ao 7/2010 – 526, ve kterém Nejvyšší správní soud vyslovil několik kritérií, která má takové posouzení splňovat.

80. Poukázali na to, že Nejvyšší správní soud uvedl, že v rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti, tj. vycházet z nejhorsí možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Soud dále zdůraznil, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován být jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.
81. Podle navrhovatelů je posuzování vlivů na životní prostředí včetně vlivů kumulativních a synergických na úrovni ZÚR stěžejní, jelikož po novele č. 350/2012 Sb. podle § 55 odst. 3 stavebního zákona platí, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území se při uvedení územního plánu do souladu s územně plánovací dokumentací kraje nezpracovává.
82. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je obsaženo v Příloze č. 7, v jejich případě je relevantní především výkres A - Nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO₂ a suspendovaných částic PM₁₀.
83. U vyhodnocení synergických vlivů navrhovatelé poukázali na to, že výkres A identifikuje vyhodnocení synergických vlivů dvě oblasti, v nichž mohou vznikat kumulativní a synergické vlivy - oblasti **A1** (severní část SOKP –stavba SOKP č. 519 Suchdol – Březiněves, synergie vzniká v důsledku současného nadlimitního zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší ze silniční dopravy) a **A3** (východní část SOKP - spolupůsobení koridorů SOKP - úseky Běchovice - D1, rozšíření úseku Satalice - Běchovice a úsek Březiněves - Horní Počernice), s tím, že plochy synergie vznikají v plochách plánovaných MÚK na výše uvedených koridorech.
84. Navrhovatelé namítají, že zpracovatel pochybil již ve fázi identifikace ploch, v nichž mohou synergické vlivy vznikat, neboť zohlednil pouze synergii vlivů z dopravy (tj. různých úseků SOKP a případně stávající silniční dopravy), avšak v rámci identifikace a vyhodnocení synergických vlivů zcela opomenul zohlednit další zdroje znečištění ovzduší a hluku, které v kombinaci se SOKP nepochybně způsobí synergii vlivů.
85. Ve vztahu k úseku Suchdol - Březiněves (A1) se nepochybně jedná o souběh s vlivy provozu Letiště Ruzyně, což lze vyvodit již jen z toho, že Aktualizace současně vymezuje jako specifickou oblast „*SL/1 – oblast zasaženou provozem letiště Ruzyně*“. Oblast, kde budou vznikat kumulativní a synergické vlivy (zejména znečištění ovzduší a hluk) v důsledku spolupůsobení obou zdrojů, je podle navrhovatelů mnohem rozsáhlejší, než je červeně vybarvená plocha A1 ve výkresové části vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Podle názoru navrhovatelů téměř celé území městské části Praha - Suchdol a severní část městské části Praha - Dolní Chabry jsou zasaženy hlukem z letiště Ruzyně. Zpracovatel však v rámci vyhodnocení synergických vlivů s tímto zdrojem hluku nepracuje ani ho v rámci identifikace nijak nezmiňuje, což je o to závažnější, že na nutnost zohlednit tento zdroj vlivů upozornil odpůrce Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644.
86. Navrhovatelé upozornili, že ve východní části SOKP (A3) se pak jedná o souběh se stávajícími stacionárními zdroji znečištění ovzduší, zejména Teplárnou Malešice a závodem společnosti Porr, a. s. - obalovna Běchovice – tj. stacionárními významnými zdroji emisí tuhých znečišťujících látek, oxidů dusíku, benzo(a)pyrenu.

87. V tomto ohledu proto navrhovatelé napadli vyhodnocení synergických vlivů ve vztahu k ploše A1 a A3, které odpůrce označil jako „určité negativní vlivy“ s tím, že „je možné očekávat zvýšené zatížení okolního území hlukem a znečištěním ovzduší“, jako neurčité. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že vyhodnocení synergických vlivů po stránce kvantitativní a kvalitativní (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011 - 526) napadená Aktualizace ani její přílohy neobsahují. Za takové vyhodnocení nelze považovat ani tvrzení zpracovatele, že Aktivní varianta - Základní řešení, je vhodnější, než Nulová varianta, neboť dojde ke snížení hluku a imisí v centrální části města. Tato formulace se totiž vztahuje k jiné části území (centrum města), nikoliv k té části, kde mají být kumulativní a synergické vlivy vyhodnoceny (tj. území, do kterého se vymezuje SOKP).
88. K vyhodnocení **kumulativních vlivů** navrhovatelé namítli, že použitá metoda identifikace kumulativních vlivů je zcela chybná, jelikož zpracovatel chybně směšuje dvě samostatné kategorie - (1) oblasti, v nichž mohou vznikat kumulativní vlivy, a (2) oblasti, v nichž budou překračovány zákonem stanovené limity pro hluk a znečištění ovzduší.
89. Navrhovatelé jsou toho názoru, že identifikované oblasti očekávaného nadlimitního zatížení hlukem či znečištění ovzduší neodpovídají realitě - například na území městské části Praha - Suchdol byly v minulých letech překročeny imisní limity pro 24hodinovou koncentraci PM₁₀ a na tomto území i na území Běchovic a Dolních a Horních Počernic pro roční limit benzo(a)pyrenu, výkres A. vyhodnocení CEA však uvedené překročení limitů nevyznačuje. I takové vymezení kumulativních vlivů však podle navrhovatelů nebylo řádně vyhodnoceno.
90. Jediné hodnocení - Příloha č. 7 ve vztahu ke kumulativním vlivům fakticky pouze odkazuje na jiné části odůvodnění Aktualizace a přílohy VVURÚ. Přílohy č. 5 a 6 však obsahují toliko vyhodnocení vlivů jednotlivých dílčích navrhovaných záměrů na složky životního prostředí. Takový postup byl Nejvyšším správním soudem shledán jako nezákonný v rozsudku sp. zn. 1 Ao 7/2011. Kapitola A.6 VVURÚ, na str. 138 - 141 obsahuje část nazvanou „Hodnocení kumulativních a synergických vlivů“ ve vztahu k znečištění ovzduší, tato část však neobsahuje žádné samostatné vyhodnocení kumulativních vlivů, které vzniknou na území, v němž má být SOKP nově vymezen. Následně se tato část VVURÚ zabývá dopadem SOKP na centrální část města, kde konstatuje, že dojde ke zlepšení, a že navrhovaná varianta SOKP je pro svou údajnou atraktivitu výhodnější, než varianta Regionální. Toto však za relevantní vyhodnocení kumulativních vlivů nelze považovat, neboť se nejedná o vyhodnocení vlivů na území, v kterém má být SOKP vymezen a kde by tedy mohlo nějaké spolupůsobení jednotlivých zdrojů znečištění vzniknout. Již vůbec se nejedná o požadované kvalitativní a kvantitativní vyhodnocení.
91. Navrhovatelé namítli vůči Aktualizaci i nesprávné vyhodnocení vlivu SOKP na území **NATURA 2000**. Napadené opatření obecné povahy bylo vydáno v rozporu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) neboť nebyly řádně posouzeny vlivy Aktualizace, konkrétně vymezení záměru SOKP, na dotčené území NATURA 2000.
92. V případě Aktualizace mohou být dle přesvědčení navrhovatelů záměrem SOKP dotčeny dvě evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce a Blatov a Xaverovský háj. Výsledná verze tohoto posouzení (10/2013) ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce uvádí, že SOKP bude mít na tuto lokalitu negativní vliv. Ve vztahu k lokalitě Blatov a Xaverovský háj se uvádí, že na něj budou mít negativní vliv pouze záměry Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly (VPS Z/507DZ) a Územní rezerva vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (-Wien/Bratislava), u SOKP byl však jakýkoliv negativní vliv vyloučen.

93. Ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce navrhovatelé považují provedené hodnocení vlivů na území NATURA 2000 za chybné. Navrhovatelé především namítají, že měly být řádně a podrobně posouzeny varianty řešení SOKP, s cílem vyloučit negativní vliv na území zcela nebo v případě, že vyloučení není možné, tento negativní vliv alespoň zmírnit, jak ukládá § 45i odst. 2 a 9 ZOPK. Zpracovatel totiž zcela opomenul skutečnost, že se v rámci předmětné EVL nachází rovněž **prioritní typ stanoviště** - 40A0* - Kontinentální opadavé křoviny.
94. Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 9 a 10 ZOPK. Ustanovení § 45i odst. 9 ZOPK vychází z nutnosti posoudit varianty řešení, což však v daném případě nebylo splněno. Navíc je nutno říct, že nebyly splněny ani další podmínky, které umožňují schválení koncepce, která má negativní vliv na prioritní typ stanoviště, tj. že koncepci lze schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí a že jiné důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „...*Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují **prioritní typy přírodních stanovišť** a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.*“
95. Navrhovatelé považují tuto skutečnost za zcela zásadní pochybení, jelikož v důsledku toho vůbec nedošlo k aplikaci ustanovení § 45i odst. 10 ZOPK, ačkoli pro jeho použití postačuje jakýkoliv (tedy i „prostý“) negativní vliv na prioritní stanoviště. V případě SOKP se přitom nepochybně nejedná o opatření realizované z důvodu ochrany životního prostředí nebo veřejného zdraví. Ačkoli se předpokládá jako možný důvod zásahu do prioritního stanoviště také jiný naléhavý důvod převažujícího veřejného zájmu, v takové situaci je jednoznačně vyžadováno stanovisko Komise, k jehož vydání však v dané věci nedošlo. Již -z tohoto důvodu došlo k vymezení SOKP v Aktualizaci nezákonným způsobem v rozporu s § 45i odst. 10 ZOPK.
96. Navrhovatelé dále namítají, že varianty řešení měly být posouzeny i z důvodu toho, že negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce je reálně **významný**. Závěr, že záměr SOKP ve variantě vymezené v Aktualizaci **nemá významný negativní vliv**, považují navrhovatelé za nepřezkoumatelný a věcně nesprávný. To už jen proto, že přerušení území EVL je široké asi 30 m, nicméně koridor vymezení pro SOKP jako záměr celoměstského významu je široký až cca 100 - 200 m. Logicky tedy tento koridor může do území vymezeného jako součást systému NATURA 2000 zasahovat.
97. Navrhovatelé namítli, že v původní verzi Hodnocení NATURA z 05/2012 zpracovatel hodnotil vliv severní části SOKP hodnocením (-3), tedy jako významně negativní. Následně však došlo k úpravě Hodnocení NATURA a ve verzi 01/2013 zpracovatel hodnotí vliv SOKP na uvedenou EVL pouze jako mírně negativní (-1). Podle navrhovatelů se tak jednalo o zcela účelovou a neodůvodněnou změnu, která však měla zásadní význam, neboť zpracovatel se tímto způsobem vyhnul povinnosti zpracovat posouzení variant řešení. Přitom se v případě SOKP jednoznačně nabízela jako jiná varianta řešení tzv. Regionální varianta SOKP, na kterou navrhovatelé i dotčená veřejnost v procesu pořizování opakovaně poukazovali, která by uvedenou EVL neovlivňovala.

98. Proces posuzování vlivů na životní prostředí, včetně vlivů na území NATURA 2000, musí směřovat od obecnějšího a komplexnějšího posuzování na úrovni ZÚR k podrobnějšímu vyhodnocení upřesněných záměrů na úrovni územního plánu, nikoliv obráceně. Tato skutečnost ostatně vyplývá i z novely stavebního zákona č. 350/2012 Sb., která stanovila, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území se při uvedení územního plánu do souladu s územně plánovací dokumentací kraje nezpracovává (§ 55 odst. 3 stavebního zákona). Odůvodnění změny hodnocení vlivu SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce tedy navrhovatelé považují za svévolné a účelově směřující k tomu, aby se pořizovatel vyhnul řádnému posouzení variant SOKP.
99. Navrhovatelé dále namítají, že nebyl řádně vyhodnocen a posouzen vliv SOKP na **EVL Blatov a Xaverovský háj**. Ve vztahu této lokality totiž bylo u SOKP konstatováno, že nebude mít žádný vliv na předmětnou lokalitu, přičemž tento závěr není v rámci Hodnocení NATURA ani v rámci dalších částí VVURÚ nijak blíže odůvodněn.
100. Ve vyhodnocení připomínek vznesených k návrhu Aktualizace se uvádí, že Aktualizace neřeší koridor pro rozšíření stavby SOKP v úseku Běchovice - Horní Počernice, protože se jedná o stávající realizovanou stavbu, přičemž koridor je vymezen v platných ZÚR HMP vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009. Dále se zde uvádí, že v rámci Aktualizace je pouze navržena veřejně prospěšná stavba pro rozšíření stavby ve stávajícím koridoru, přičemž rozšíření se odehrává na úkor středního dělicího pásu, takže vztah této části SOKP vůči EVL Blatov a Xaverovský háj zůstane oproti současnému stavu nezměněn. Toto vyhodnocení nicméně přehlíží skutečnost, že ačkoli se předmětná EVL nachází u již realizovaného úseku SOKP 510, intenzita dopravy na tomto úseku bude diametrálně odlišná od situace, kdy by byl tento úsek propojen s dalšími úseky navrženy v Aktualizaci, tj. stavbami 511 a 520.
101. V případě dostavby úseku 511 dojde k navýšení dopravy na stávajícím úseku 510 o nejméně 45.000 vozidel denně více, jak vyplývá z dokumentace EIA zpracované pro tuto stavbu, která uvádí nárůst dopravy ze stávajících 75.000 na 121.000 vozidel. Skutečný nárůst dopravy však bude s největší pravděpodobností ještě vyšší, jak vyplývá z informací zveřejněných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, které nárůst dopravy odhaduje až na 150.000 aut denně, tedy dvojnásobek. S takovým nárůstem dopravy je samozřejmě spojen také nárůst negativních vlivů (hluk, prašnost, imise, vibrace apod.) na okolní prostředí, včetně předmětné lokality. Odpůrce tedy opomenul zohlednit vlivy dostavby úseků SOKP na EVL Blatov a Xaverovský háj.

Vyjádření odpůrce k námitce nedostatečného vyhodnocení vlivů na životní prostředí

102. K námitkám, jimiž navrhovatelé namítli vady vyhodnocení vlivů na životní prostředí, odpůrce uvedl, že podkladem pro vyhodnocení vlivů na akustickou situaci a znečištění ovzduší byly mimo jiné dopravní podklady. Dopravní podklady (intenzity dopravy) byly dodány Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Tato dopravní data jsou velice podrobná a jsou velmi často podkladem i posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) na území odpůrce. Dopravní model zohledňuje veškeré stavby nebo záměry, které lze na základě zásad, resp. platného územního plánu realizovat. Tam, kde nejsou známy konkrétní záměry, vychází se z funkčního využití území, které představuje rozvojový potenciál; u řady funkčních ploch lze na základě jejich kódu míry využití území stanovit maximální kapacity možného rozvoje, z kterého lze odvodit příslušné intenzity dopravy. Dopravní model je průběžně aktualizován na základě již realizovaných nebo schvalovaných záměrů (jedná se o dynamický a stále se měnící model). Podrobnost dopravního modelu je tedy velmi podrobná a lze konstatovat, že

odpovídá podrobnosti projektové dokumentace pro EIA nebo dokumentace k územnímu řízení.

103. Odpůrce podotkl, že podkladem vyhodnocení vlivů na životní prostředí a udržitelný rozvoj území byla dopravní data vztažená k naplnění zásad. Tato data byla pro potřeby vyhodnocení vlivů na znečištění ovzduší v Rozptylové studii vztažena ke konkrétnímu roku 2020, pro které byly známy emisní parametry pro jednotlivé modelované zdroje znečišťování ovzduší. Pro potřeby posouzení vlivů na znečištění ovzduší bylo nutné vztáhnout emisní faktory ke konkrétnímu časovému horizontu, pro které jsou publikovány. Jako nejvzdálenější horizont, pro který byly v době posuzování vlivů na udržitelný rozvoj známy emisní parametry, byl stanoven rok 2020.
104. Konkrétně uvedený rok je vzhledem k povaze modelu a reálnosti naplňování území jako hypotetický, s takovou mírou naplnění území a i infrastruktury, která k danému roku není reálná, ale pro hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj je dobře využitelná, protože simuluje hypotetický výhledový stav návrhu dle dokumentace jako scénář maximálně možného, zatímco v dokumentaci EIA na úrovni o dva stupně územního plánování nižší se prověřují i možné bližší časové horizonty včetně takové konfigurace infrastruktury, které simulují i často nereálný, ale např. nevýhodný stav z hlediska možných dopadů do území v období předpokládaného zprovoznění. Vyhodnocení je tímto provedeno na straně bezpečnosti, jelikož emisní parametry některých zdrojů znečišťování ovzduší se s vývojem technologie zlepšují. Tzn., že emisní parametry automobilů např. v roce 2040 budou z hlediska vlivů na znečištění ovzduší mnohem příznivější než ty, které byly ve výpočtu uvažovány pro rok 2020.
105. Odpůrce poté poukázal na to, že k otázce dopravního modelu a vstupů do posuzování se vyjadřoval již Městský soud v rozsudku vydaném pod čj. 10 A 159/2015-222. K otázce vstupů se vyjadřoval na straně 101 a k otázce modelu pak na straně 104-105.
106. Odpůrce uvedl, že dopravní modelování v podmínkách odpůrce je trvalý, kontinuální a nikoliv *ad hoc* přístup. Vždy se v dané situaci používá nejaktuálnější model, který je v danou dobu k dispozici, a to se týká i vstupů do modelu zejména z hlediska demografické prognózy. Kdyby se modelovaly podklady pro vyhodnocení na aktualizaci zásad v roce 2016, byl by použit opět nejaktuálnější dopravní model, tedy ten samý, který byl využit pro modelování výstupů pro vyhodnocení vlivů stavby Pražského okruhu úseku 511 v roce 2016. Důvodem pro opuštění starého modelu byl především přechod na nový, plně multimodální model s novou architekturou výpočtu a samozřejmě s nejaktuálnějšími vstupy z hlediska demografie, jak na území města, tak na území regionu, které se zejména pečlivě řešilo právě s ohledem na modelování přeshraničních vazeb tak důležitých pro Pražský okruh. To, že „horizont“ modelu byl posunut za rok 2040, nesvědčí o nereálnosti předchozího, neboť jde stále o výhledový stav naplnění území a sítě.
107. Pokud navrhovatelé namítli, že byly nedostatečně posouzeny **kumulativní a synergické vlivy**, odpůrce především podotkl, že z obsahu vyhodnocení vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů bylo v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 provedeno právě v šesti dílčích krocích, jak se navrhovatelé domáhají. Odpůrce uvedl, že na str. 17 VVURÚ aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy je popsáno detailně, jakým způsobem při svém hodnocení zpracovatel postupoval. Je zde popsána metodika hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Hodnocení se skládá ze dvou základních kroků: I.) Identifikace lokalit s možnými kumulativními a synergickými vlivy a II.) Vyhodnocení (způsob hodnocení těchto vlivů).

108. Pokud jde o vyhodnocení synergických vlivů, odpůrce uvedl, že rámci modelového hodnocení kvality ovzduší byla zpracována kompletní emisní bilance bodových, plošných i liniových zdrojů znečišťování ovzduší na území hl. m. Prahy. Veškeré zdroje znečišťování ovzduší, které byly podkladem pro výpočty, jsou uvedeny v kap. 2.1. Rozptylové studie (příloha č. 2 VVURÚ). Jednalo se především o tyto zdroje znečištění ovzduší:

- Stacionární zdroje: REZZO1, REZZO2, REZZO3, lokální vytápění (stávající i nová zástavba), plošná spotřeba rozpouštědel
- Doprava: Komunikační síť města, křižovatky, parkoviště a plošné odvětrávané garáže, autobusové terminály, portály tunelů, výdechy odvětrávání tunelů a garáží
- Letecká doprava: Letiště Václava Havla Praha, Kbely, Letňany a Točná.

109. U hluku, v jehož případě stacionární zdroje mají z fyzikální podstaty maximálně a pouze lokální a omezený dopad v území, byly hodnoceny pouze dopravní zdroje – silniční, tramvajová, železniční a letecká doprava.

110. Tzv. stacionární zdroje (někdy také bodové zdroje), které jsou často umístěny na střechách nebo fasádách objektů nebo se může jednat o zdroje hluku z velkých průmyslových a jiných podniků, kde hluk uniká otvory na daném objektu, mají oproti dopravním zdrojům svůj vlastní hygienický limit, který musí být dodržen a průkaz dodržení tohoto limitu je dokládán v dokumentaci k územnímu řízení nebo dokonce až v dokumentaci ke stavebnímu povolení konkrétní stavby a tento limit je podstatně nižší než limity pro dopravní zdroje, a tedy kumulativní vliv je zanedbatelný. To vychází z fyzikální podstaty logaritmického sčítání hladin hluku. Stacionární/bodové zdroje hluku lze velmi snadno zatlumit na požadované limitní hodnoty jednoduchými technickými opatřeními.

111. I plošné zdroje hluku (např. pohyb těžké techniky při těžbě nebo na skládce) podléhají posouzení vlivu na akustickou situaci v rámci EIA, v dokumentaci k územnímu řízení nebo stavebnímu povolení a musí získat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, který kontroluje splnění hygienických limitů dle platné legislativy. U plošných zdrojů lze opět vhodnými opatřeními docílit splnění hygienického limitu nebo je umístit do míst, kde se nenachází chráněná zástavba.

112. Ve vztahu k úseku Suchdol - Březiněves (A1) odpůrce uvedl, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů je v předkládaném vyhodnocení provedeno jako spolupůsobení všech navrhovaných koridorů a oblastí zásad územního rozvoje odpůrce na životní prostředí, a to i v kontextu stávajícího stavu (stávajících záměrů). V případě, že k takovému spolupůsobení v oblasti SL/1 dochází, pak to bylo v rámci zásad vyhodnoceno. Odpůrce upozorňuje dále v této souvislosti na zásadní fakt, že vedení okruhu v prostoru Suchdola je plánováno v tunelu a tedy bez zásadních vlivů na hlukovou situaci.

113. K námitce, že do posouzení nebyl zahrnut stacionární zdroj znečištění ovzduší, z Teplárny Malešice a závodu společnosti Porr, a. s. - obalovna Běchovice, odpůrce nejprve uvedl, že i kdyby k takové chybě došlo, nemohla by být důvodem ke zrušení napadeného opatření obecné povahy, protože ryze faktický omyl, jenž má řešení ve zcela jiné fázi řízení, nelze jako argumentační novum uplatnit v testu zákonnosti. Pokud by byla tato námitka uplatněna ve formě připomínky během projednání vyhodnocení zásad, tak by mělo smysl vést úvahu o tom, jestli byla řádně a po právu vypořádána. V situaci, kdy se jedná o argumentační novum ve fázi soudního (tedy právního) přezkumu, je takto uplatněná argumentace obtížně právně uchopitelná.

114. Podle odpůrce se navrhovatelé mylí i věcně. Nezahrnutí obalovny Běchovice do Rozptylové studie a tím i potažmo do hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo navíc již řešeno v předchozí žalobě a v rozsudku Městského soudu v Praze 10 A 159/2015 – 222. K tomu odpůrce uvedl, že daný zdroj znečištění ovzduší je mimo podrobnost zásad. Případná absence tohoto zdroje nemohla mít vliv na celkové závěry VVURÚ ani vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Fakt, že některé dílčí stacionární zdroje mohly být z určitých důvodů do modelu nezahrnuty, se nemůže v emisní bilanci tak vysokého objemu všech zdrojů znečištění ovzduší, projevit.
115. Odpůrce poukázal na to, že z grafických příloh Akustické a Rozptylové studie (Přílohy č. 1 a 2 VVURÚ) lze jednoznačně odečíst, jaké „hodnoty“ ekvivalentní hladiny akustického tlaku (hluky) a znečištění ovzduší se v konkrétním daném území nachází. Z Přílohy č. 8 VVURÚ, výkresu A je pak jednoznačně vymezeno, že se jedná o území, která jsou nadlimitně zatížena hlukem nebo imisemi NO₂ a suspendovaných částic PM₁₀. Blíže zdroje jsou samozřejmě hodnoty vyšší. Dál od zdroje „nižší“. V podrobnosti měřítka ZUR a s ohledem na proměnlivé „hodnoty hluku a znečištění ovzduší“ ve vzdálenosti od zdroje nelze v textové části konkrétní hodnoty popsat, proto je textová část vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů doplněna o grafickou část a dále lze dílčí informace dohledat v grafických částech Akustické a Rozptylové studie.
116. Odpůrce uvedl, že se jedná o vlivy, které jsou způsobeny zdroji hluku a znečištění ovzduší bez navržených opatření ke snížení hluku a znečištění ovzduší. Odpůrce poukázal na konkrétní případ stavby SOKP 511, pro kterou bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko MŽP k EIA v listopadu 2017, v něm je uvedeno, jak účinná tato opatření ve vztahu k ochraně území před hlukem a znečištění ovzduší mohou být navržena. Tato stavba při zahrnutí ochranných opatření na ochranu území před hlukem a znečištěním ovzduší bude provozována v souladu s platným právem. Na základě této konkrétní stavby lze konstatovat, že k většině kumulativních a synergických vlivů, které byly identifikovány a vyhodnoceny ve VVURÚ, docházet nebude.
117. Odpůrce naopak podotkl, že platná legislativa nikterak neříká, jak má hodnocení kumulativních a synergických vlivů vypadat, ani jak má být rozsáhlé, natož pro podrobnost zásad. Ani příslušné orgány státní správy doposud nepřišly s žádnou relevantní metodikou, podle které by se postupovalo, aby navrhovatelé mohli jednotlivé kroky zpracovatele Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území relevantně hodnotit. Je absurdní, že jedinou relevantní „metodikou“, podle které zpracovatelé Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území mohou při svém hodnocení postupovat, jsou rozsudky Nejvyššího správního soudu. Tento orgán nemůže mít ani odborné ani praktické zkušenosti, aby mohl definovat podrobnou metodiku a způsoby provádění pro takto odbornou oblast. Hodnocení tak vycházelo z definice *„Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení“*.
118. Odpůrce poté poukázal na to, že ve výkresu A kumulativních a synergických vlivů Přílohy č. 8 VVURÚ jsou zcela jasně a srozumitelně vymezeny oblasti, kde bude docházet k překračování hygienických a imisních limitů ve výhledovém stavu při naplnění zásad. Výkres nezahrnuje stav území při přijetí ochranných opatření, k identifikovaným kumulativním ani synergickým vlivům v území ve výhledovém stavu nemusí ve skutečnosti tedy při vhodné navržených opatřeních vůbec docházet.

119. Odpůrce uvedl, že v kap. A.7.2 vyhodnocení je proveden srozumitelný popis použitých metod včetně jejich omezení. Je zde podrobně popsána i metoda hodnocení kumulativních vlivů. Odpůrce přiznává, že popis nemusel být s ohledem na složitost a komplexnost Zásad územního rozvoje a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a absenci legislativního výkladu nebo metodiky kumulativního hodnocení ze strany orgánů státní správy, vždy natolik srozumitelný, aby nevznikaly výše navrhovatelem uvedená nedorozumění.
120. Kumulativní „hromadné“ vlivy jsou vlivy, u nichž je uvedeno, že vznikají v místě součtu vlivu stejného druhu – nadlimitního hluku nebo znečištění ovzduší. Kumulativním vlivem jsou tedy veškeré plochy, kde jsou překročeny hygienické limity pro hluk nebo imisní limity pro ovzduší. Pro jednotlivé zdroje hluku (komunikace I., II., III. třídy, stacionární zdroje) i polutanty znečišťující ovzduší, existuje navíc řada různých limitů. I s tím Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území samozřejmě pracuje a bylo to zohledněno v analýzách a výstupech.
121. Hodnocení kumulativních vlivů hluku je tedy hodnoceno v Akustické studii a znečištění ovzduší pak v Rozptylové studii. Tomu odpovídají kap. A.6 VVURÚ, konkrétně podkapitoly Vlivy na klima a znečištění ovzduší a Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí. Hodnocením není myšlen pouze text uvozený nadpisem „kapitoly“ „Hodnocení kumulativních a synergetických vlivů“, ale celé podkapitoly „Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí“ a „Vlivy na klima a znečištění ovzduší.“. „Kumulativní“ vlivy, tedy nadlimitní zátěž území z hlediska hluku a znečištění ovzduší, je součástí hodnocení vlivů na hluk a znečištění ovzduší, kde je podrobně popsáno a v grafických částech Rozptylové a Akustické studie identifikováno, které konkrétní zdroje jsou dominantním zdrojem hluku nebo znečištění ovzduší v území a jejich zmírnění je možné následně docílit aplikací opatření uvedených v kap. A.8.
122. Pokud jde o hodnocení vlivů **SOKP na území NATURA 2000**, podle odpůrce rozdíl mezi pojmy „významný negativní vliv“ a „negativní vliv“, stejně jako „podrobné posouzení varianty řešení SOKP“ byly již podrobně řešeny v rozsudku Městského soudu v Praze vydaném pod čj. 10 A 159/2015-222 (Ad 17, od str. 115 do str. 120). Výše uvedený výklad potvrzuje i *Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů*, vydaná ve Věstníku Ministerstva životního prostředí v listopadu 2007 – viz následující výtah z metodiky (dostupné na http://www.forumochranyprirody.cz/sites/default/files/metodika_hodnoceni_vyznamnosti_vlivu.pdf). Navrhovatelé nyní nepřinášejí žádné nové argumenty ani nepolemizují s právním posouzením soudu již jednou vyjádřeným. Podle odpůrce nutnost posouzení variant platí pouze v případě, že nebyl vyloučen významný negativní vliv, nikoliv čistě negativní vliv. Citované ustanovení o zpracování variant, o prokázání veřejného zájmu, o realizaci kompenzačních opatření atd. platí v případě zjištění významného negativního vlivu.
123. Odpůrce nesouhlasí s názorem navrhovatelů, že vyhodnocení mělo posoudit některá stanoviště jako prioritní. Podle odpůrce se vliv na prioritní stanoviště hodnotí stejně jako na jakékoli jiné stanoviště. Po věcné stránce bývá prioritní stanoviště, popř. druhy vzácné, což se ale automaticky projeví v hodnocení významnosti vlivu, např. tak, že absolutně menší rozsah vlivu může znamenat významný negativní vliv. Odpůrce poukázal na to, že nemusí to tak ale platit vždy, např. stanoviště 91E0 – jasanovo-olšové lužní lesy se v ČR vyskytují poměrně často a relativně na velké ploše. V jiných státech EU zase budou běžná některá teplomilná stanoviště, která jsou u nás na okraji areálu rozšíření a mohou být vzácná. V každém případě platí, že stupeň ohrožení stanoviště, jeho vzácnost a celková rozloha jsou v rámci posouzení vlivu zohledněny. Praktický důsledek toho, že stanoviště je prioritní, souvisí s uplatňováním §45i ZOPK v okamžiku, kdy byl zjištěn významný negativní vliv záměru/koncepce_(otázka

významného negativního vlivu je však řešena shora). V hodnocení NATURA v rámci AZUR nebyl shledán významný negativní vliv na toto EVL, ale mírný negativní vliv.

124. Odpůrce uvedl, že „naturové posouzení“ se zabývá celou škálou možných vlivů a rozhodně se neomezuje pouze na to, zda dojde k přímému záboru stanovišť. Vliv na celistvost EVL „naturové posouzení“ řeší a tento vliv byl vyloučen. Celistvostí, resp. integritou je míněna zejména funkční celistvost. Rozdělení EVL komunikací tuto situaci podstatně nezmění, nevznikne např. podstatná migrační překážka pro předměty ochrany (předmětem ochrany je vegetace skal a trávničky) nebo se zásadně nezvýší vzdálenost mezi jednotlivými segmenty chráněných stanovišť.
125. Na úrovni podrobnosti měřítka zásad je přirozené, že šířka koridorů liniových staveb je navrhována v šířce stovek metrů. To ovšem neznamená, že vlastní stavba bude mít šířku stovek metrů a celý koridor bude využit pro budoucí stavbu. Posuzování vlivu zásad tak s sebou logicky přináší nejistoty, které vyplývají z úrovně podrobnosti zpracování záměrů v území. Na úrovni posuzování zásad je tak třeba posoudit, zda je možné realizovat záměr tak, aby k přímému vlivu nedošlo.
126. Pokud navrhovatelé opakovaně poukazují na to, že tato lokalita chrání i prioritní typ stanoviště, tak odpůrce konstatuje, že by tato skutečnost měla význam, pokud by se zjistily významné negativní vlivy. V případě Evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce byl vyhodnocen mírně negativní vliv (-1). Významný negativní vliv byl vyloučen. K tomu odpůrce dodává, že stanoviště 40A0 - kontinentální opadavé křoviny je skutečně prioritní stanoviště a není to v naturovém posouzení výslovně uvedeno. Nejedná se ovšem o chybu, která by mohla jakkoli ovlivnit výsledek naturového posouzení, protože se nejedná a významný negativní vliv.
127. Pokud navrhovatelé poukazují na změnu metodiky, ve které spatřují účelový krok, jenž měl vyvolat jiný než skutečný výsledek, odpůrce uvedl, že v průběhu pořizování zásad a jejich vyhodnocení byly postupně zveřejněny celkem 2 verze „naturového hodnocení“. VVURÚ byly zveřejněny rovněž dvakrát (v roce 2012 a v roce 2013), a to z důvodu novely stavebního zákona, která měnila pravidla publikace. Současně se změnila i samotná metodika posouzení, takže Hodnocení NATURA z roku 2012 používalo jinou metodiku hodnocení míry vlivu ZUR na NATURA 2000 než Hodnocení NATURA z roku 2013.
128. Pro hodnocení míry vlivu byla MŽP v roce 2006/2007 vydána „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle §45i zákona č. 114/1192 Sb.“. Tato metodika však není závazná. Zpracovatel hodnocení NATURA, který má příslušnou autorizaci vydanou MŽP pro naturové hodnocení ZUR, nepoužil metodiku MŽP, ale svoji metodiku, která mu pro posouzení vlivů ZUR přišla vhodnější. Důvody uvádí na str. 15 Hodnocení NATURA z roku 2012. Stupnice významnosti vlivu byla od +1 (pozitivní vliv) do -4; popřípadě N (nelze hodnotit).
129. Po zveřejnění VVURÚ a hodnocení NATURA však proběhla jednání s Ministerstvem životního prostředí, kdy ministerstvo doporučilo vycházet z jejich Metodiky z roku 2007. Proto Mgr. Bauer ve svém hodnocení NATURA (verze 2013), které je součástí ZUR vydaných OOP č. 43/2014 s účinností od 1. 10. 2014, použil stupnici vlivu významnosti dle schválené Metodiky MŽP z roku 2006/2007. Dle této metodiky může velikost negativního vlivu nabývat dvou hodnot: mírný negativní vliv (-1) a významný negativní vliv (-2). Pozn.: Metodika ještě uvádí bez vlivu (0) a pozitivní vliv (+1). Významnost vlivu dle stupnice z hodnocení z roku 2012 -1 až -3 odpovídá dle Metodiky MŽP -1 (mírně negativní vliv) a -4 pak -2 (významný negativní vliv). Proto se fakticky na hodnocení vlivů předmětného úseku

SOKP nic nezměnilo, byť zpracovatel hodnocení NATURA použil jiné číselné hodnocení. Hodnocení NATURA (Příloha č. 4 k VVURÚ) z 05/2012 bylo přepracováno do (verze 10/2013) a důvodem bylo zejména použít metodický postup doporučený MŽP. Lze se tedy vyjadřovat a právně hodnotit pouze novější variantu a nikoli tu její verzi, která není součástí napadaných zásad. Velikost vlivu se při porovnání obou zpráv nezměnila.

130. Odpůrce nesouhlasí s tím, že by nebyl hodnocen vliv aktualizace zásad odpůrce v „naturovém hodnocení“ i ve vztahu k EVL Blatov a Xaverovský háj. Posuzování vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti bylo provedeno v několika fázích. V 1. fázi jsou vytipovány potenciální střety ZÚR Praha s uvedenými lokalitami, ve 2. fázi je v případě identifikace potenciálního vlivu vliv posuzován podrobněji. Pokud ovšem vliv v 1. fázi posuzování není identifikován, tak logicky nemusí být ve zprávě uveden. Případů, kdy vliv konkrétního dílčího záměru a libovolné EVL není komentován, by bylo možné uvést desítky, a přesto je žaloba nezmiňuje. V uváděném případě EVL Blatov a Xaverovský háj jsou předmětem ochrany stanoviště 6410 - bezkolencové louky (*Molinion caeruleae*), stanoviště 9170 - dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* a stanoviště 9190 - staré acidofilní doubravy s dubem letním na písčítých pláních.
131. Předmět ochrany se nachází od Pražského okruhu v úseku mezi D11 a I12 (úsek, který uvádí navrhovatelé Běchovice – Horní Počernice) je ve vzdálenosti cca 1 km (resp. 700 m, jak uvádí navrhovatelé). Z hlediska možnosti ovlivnění je absurdní uvádět s ohledem na vzdálenost a na nároky uvedených předmětů ochrany (louky, dubohabřiny a staré acidofilní doubravy) že budou významně ovlivněny hlukem, vibracemi a s ohledem na dopravu i prašností. Teoreticky negativní vliv na uvedená stanoviště mohou mít imise dusíku, které by vedly k eutrofizaci chráněných stanovišť. Touto možností by se mělo smysl zabývat v případě některých citlivých oligotrofních stanovišť, což není případ chráněných stanovišť v EVL Blatov a Xaverovský háj. Atmosférickou depozici dusíků nemůže navýšení dopravy na Pražském okruhu relevantně ve vzdálenosti 1 km ovlivnit tak, aby byly zjistitelné změny ve složení vegetace, které by podstatně ovlivnily předměty ochrany. Požadavek navrhovatelů na hodnocení vlivu kvality ovzduší na 1 km vzdálenou EVL je tedy čistě formální a teoreticky by mohl být podle libovůle žalující strany uplatňován i na vzdálenější EVL „až do nekonečna“. Takto vznesený požadavek je v rozporu s přiměřeností požadavků na vyhodnocení vlivů. Nelze ani pominout skutečnost, že rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10A 159/2015-222 k téže problematice výslovně uvádí, že „... *hodnocení NATURA neshledalo vadným ani MŽP ČR jako garant procesu ...*“.

Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrce

132. Navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce k účinnosti kompenzačních opatření uvedli, že existují odborné názory, že účinnost výsadby dřevin jako kompenzačního opatření ve vztahu k překračování limitů uvedených látek znečišťujících ovzduší je sporná, jelikož vzrostlé stromy sice zachycují prach, zároveň ale část dřívě zachyceného prachu rovněž do ovzduší zpětně uvolňují. Především se však účinnost výsadby zeleně odhaduje v řádově mnohem menších hodnotách, výzkum Ministerstva zemědělství USA například mluví o snížení 0,05 - 0,24 % u částic PM_{2,5}. Úmyslem navrhovatelů rozhodně není pouštět se v rámci této repliky do odborné debaty o účinnosti výsadby zeleně, chtěli však poukázat na to, že údaje uváděné odpůrcem v této souvislosti jsou zcela přehnané. Minimálně v některých úsecích SOKP toto opatření nebude možné realizovat v rozsahu dle tvrzení odpůrce. Například podél úseku SOKP 510 jsou možnosti výsady izolační zeleně velmi omezené, jelikož se jedná o vedení na náspu a sousedící obytná zástavba je na svahu, takže vysazená zeleně by fakticky žádnou bariéru mezi komunikací a touto zástavbou netvořila. V případě

navrhovatele 5) je navíc vzdálenost od tělesa SOKP natolik malá, že je sporné, jestli je zde výsadba vůbec uskutečnitelná. V případě výsadby listnatých dřevin (které mají má dle metodiky zmiňované odpůrce větší účinnosti), navíc budou mimo vegetační období stromy bez listů a jejich účinek bude prakticky nulový.

133. Pokud odpůrce poukazuje na možnost vedení SOKP tunelem, s tunelovým vedením se uvažuje podle navrhovatelů pouze v severozápadní části SOKP na území MČ Praha Suchdol. V dokumentaci pro územní řízení z roku 2008 (pozn. jednalo se o to územní řízení, které vyústilo do zrušení územního rozhodnutí z důvodu nedodržení hlukových limitů) byl výdych tunelu Suchdol vysoký 26 m a byl umístěn ve vzdálenosti 730 m na západ od obytné zástavby Suchdola (cca 900m od portálu tunelu), těsně za hranicí Prahy (40m) na území Středočeského kraje, proto ani nebyl jasně a přesně zakreslen a posouzen v rámci VVURÚ Aktualizace. Jedná se přitom o velký zdroj znečištění, který produkuje asi 125 m³/s znečišťujících látek. V dokumentaci pro územní řízení z roku 2008 byl současně výdych tunelu Rybářka o výšce 15 m vzdálen pouze asi 54 m od obytné zástavby Suchdola.
134. Za zcela nepřijatelnou považují navrhovatelé argumentaci, že konkrétní řešení problémů spjatých se znečištěním je svěřeno jiným nástrojům (konkrétně PZKO) a že proto nelze problémy se znečištěním ovzduší přenášet na územně plánovací dokumentaci. PZKO samotné totiž odkazovalo na územní plánování a na výstavbu páteřních komunikací jako samostatné nástroje na snižování znečištění ovzduší. Zpracovatel PZKO se současně odmítl jakkoli zabývat vedením těchto koridorů, jelikož to má náležet právě územně plánovací dokumentaci. Odpůrce v rámci Aktualizace SOKP vymezil do oblastí, kde již v současné době dochází k překračování imisních limitů, nebo se znečištění limitům těsně blíží a nyní opětovně odkazuje na to, že znečištění ovzduší mají řešit jiné nástroje, mj. také PZKO. Z pohledu navrhovatelů se tedy opětovně jedná o argumentaci kruhem, která dokazuje, že „*systém nefunguje*“, jelikož jejich právu na příznivé životní prostředí není poskytována ochrana v rámci ani jednoho z uvedených právních nástrojů.
135. Z hlediska hlukové zátěže navrhovatelé v návrhu poukazovali na skutečnost, že již v minulosti došlo ke zrušení územního rozhodnutí na úseky SOKP 518, 519 a 511 z důvodu nemožnosti dodržet hygienické limity hluku. Z hlediska snížení hlukové zátěže navrhovatelé uvedli, že žádná kompenzační opatření však neexistují a odpůrce je ani neuvádí. Jedná se vesměs stále o stejná opatření, konkrétně zejména o protihlukové stěny, jež byly navrženy pro účely územního řízení pro úseky 518, 519 a 511, u nichž se již v roce 2010 prokázalo, že nebudou postačovat k dodržení hlukových limitů, výsadbu dřevin (k tomuto opatření viz výše), a tichý asfalt (jehož účinnost časem rychle klesá, což odpůrce přiznává, ačkoliv zároveň zpochybňuje způsob, jakým navrhovatelé toto snížení účinnosti vyjádřili). Aktualizace a ostatně ani posouzení EIA tedy žádná nová protihluková opatření nepřinášejí. Navrhovatelé dále uvádějí, že dodržení hygienických limitů hluku po realizaci SOKP není možné na území městských částí Suchdol, Nebušice, Lysolaje a Dolní Chabry, i z toho důvodu, že zde kromě SOKP dojde ke kumulaci vlivů s plánovanou výstavbou paralelní dráhy Letiště Ruzyně a nárůstem letecké dopravy.
136. Pokud jde o námitku nesprávného „*naturového vyhodnocení*“, navrhovatelé uvedli, že v předchozím řízení byla řešena především skutečnost, že samotná EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byla vymezena nesprávně, tedy byla zpochybňována skutečnost, že byla vymezena jako uměle přerušovaná právě pro umístění SOKP (mostního objektu přes Vltavu). Rozhodně však v rámci tohoto návrhu nebyla řešena otázka nezohlednění prioritních stanovišť, proto se touto otázkou správní soudy ani nemohly zabývat. Zde tedy jednoznačně jde o novou argumentaci. Setrvali na svém názoru, kdy měl odpůrce postupovat podle ustanovení § 45i odst. 9 a 10 ZOPK, tedy nutnosti posoudit varianty řešení. Varianty řešení tedy měly být posouzeny s

ohledem na existenci prioritního stanoviště bez ohledu na to, zda se jednalo o významný negativní vliv či nikoliv. Na příkladu územního řízení z roku 2008, které řešilo přemostění přes Vltavu dvoupatrovým ocelovým mostem, a dalších mostech nejméně širokých 35 poté navrhovatelé demonstrovali, že šířka mostu asi 30 m, pro který je plánované umělé přerušení oblasti NATURA 2000, EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, nebude dostatečné a bude jistě zasahovat přímo do oblasti EVL.

Vyjádření osob zúčastněných na řízení

137. K návrhu se písemně vyjádřila taktéž osoba zúčastněná 1) . Ten uvedl, že vlastní nemovitost – rodinný dům v katastru obce Praha – Běchovice, ulice K železnici 421, a že tuto nemovitost i se svou rodinou využívá k trvalému bydlení. Plánovaná stavba SOKP má ve své části SOKP 511 i křižovatku Dubeč, která by se nacházela 300 m od uvedené nemovitosti. Tato třípatrová mimoúrovňová křižovatka se má stát nejzatíženější dopravní stavbou v České republice, přivede dopravní zátěž 150.000 vozidel za 24 hodin, včetně vysokého podílu nákladní dopravy. Osoba zúčastněná na řízení je přesvědčena, že pro tuto ekologicky zatíženou oblast by tato zátěž byla pro normální bydlení prakticky likvidační. Dále namítla, že v procesu posouzení vlivu na životní prostředí EIA shledává zásadní problém v podhodnocení vstupů do této studie a tím její naprosté znevěrohodnění v hodnocení vlivu na životní prostředí v oblasti jeho znečištění i hluku. Poukázala na to, že studie pracuje se vstupy TSK, která ukazuje pokles dopravních intenzit na komunikaci SOKP v letech 2012 – 2016, což je dle jejího názoru v příkrém rozporu s realitou, kdy doprava na daném úseku jen roste.

138. Na ústním jednání konaném dne 18. 12. 2018 se k návrhu vyjádřila prostřednictvím své zástupkyně taktéž osoba zúčastněná 3). Uvedla, že vymezením SOKP dochází k zásahu do vlastnických práv osoby zúčastněné 3), neboť v budoucnosti hrozí vyvlastnění jejího pozemku ve prospěch stavby, která podle jejího názoru není veřejným zájmem. Poukázala na to, že v podkladech k Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále též jen „Aktualizace“ nebo „AZÚR“) není prokázáno, že přínosy projektu jsou nižší než náklady (nejen stavební ale i negativní externality – hluk, prach, emise) a negativní dopady na životní prostředí v oblasti. Namítla, že řádně nebyly posouzeny varianty u prioritních druhů u oblastí NATURA 2000 a kumulativní a synergické vlivy. Existují i jiné varianty a alternativní trasy, např. ve Středočeském kraji. Plánují se např. komunikace Velvary – Slaný, přeložka II/240, to jsou komunikace, které mohou převzít tranzit v této oblasti. Obchvat tak, jak je nyní plánován, však tranzitní dopravu přivede do dotčených částí. Poukázala na to, že v zahraničí se prosazuje model, který zahrnuje soubor opatření např. dobudování parkovišť na okraji měst, upřednostnění MHD atp. Také uvedla, že dojde – li podle ustanovení § 5 odst. 6 stavebního zákona ke změně podmínek, za kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, jsou příslušné orgány povinny pořídit změnu příslušné územně plánovací dokumentace. Uvedla, že dokumentace koridoru vychází z koncepce z 60. let minulého století. Došlo však ke změně situace – nárůst obyvatel, rozrostlo se město, zvýšila se dopravní zátěž a Praha se zapojila do evropských struktur. Trasa koridoru však vůbec nebere ohled na změny, ke kterým došlo.

III. Ústní jednání

139. Ústní jednání ve věci se konalo dne 18. 12. 2018. Navrhovatelé i odpůrce při něm setrvali na svých stanoviscích vyjádřených v písemných podáních. Na jednání se k věci vyjádřila zástupkyně osoby zúčastněné na řízení 3) (k obsahu jejího vyjádření viz bod 138).

140. Městský soud v Praze dále při jednání provedl důkazy Stanoviskem Ministerstva životního prostředí a Hodnocením Natura 2000 č. 05/2012.
141. Z těchto důkazů zjistil, že souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení **záměru na životní prostředí** ze dne 23. 11. 2017, č. j. MZP/2017/710/1992 ke stavbě „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1*“ – stanovuje podmínky pro fázi přípravy, výstavby a provozu stavby k ochraně ovzduší a před hlukem (body 10-14, 33, 34, 38 stanoviska) směřující k ochraně životního prostředí v oblasti stavby. Z hodnocení **Natura 2000 05/2012** poté městský soud zjistil, že pořizovatel v této studii hodnotil i vliv SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a to vlivem -3: významné negativní ovlivnění.
142. Pro přímou nesouvislost s předmětem řízení či nadbytečnost Městský soud v Praze další návrhy na dokazování zamítl (k odůvodnění viz níže). Neprovedl tak důkazy vyobrazením Evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce, podkladem „*Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP*“ – autorů Hummel, Volf, Volfová z července 2014, programem zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha, podkladem Místní akční plán ke snížení zátěže obyvatel MČ Praha 20 nadměrným hlukem a znečištěným ovzduším s využitím zkušeností s aplikací MA21 – Rozptylová studie ze srpna 2017, srovnáním zdrojů ke studiím NATURA 2000 05/2012 a 2013. Dále zamítl provedení důkazu nesouhlasem ministerstva zdravotnictví s projektovou dokumentací k územnímu řízení na stavbu „*Silniční okruh kolem Prahy stavba 518 Ruzyně – Suchbátův náhon*“ ze dne 15. 9. 2010, č. j. 29184/2009/OVZ, rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761 – zrušení rozhodnutí o umístění stavby „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1*“ a ochranného hlukového pásma podél této stavby – mj. pro změnu stanoviska ministerstva zdravotnictví na nesouhlasné (ze dne 23. 9. 2009, č. j. 35120/2009-OVZ-32.3.-22.09), stanoviskem ministerstva životního prostředí ze dne 30. 4. 2012, č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. Městský soud dále neprovedl důkazy: Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1*“, vyhotoveny v lednu 2017, kartogram zachycující ukazatele hluku L_{den} a L_n , kartogramy překročení limitu v letech 2012 – 2016 Benzen(a)pyren, PM_{10} , $PM_{2,5}$, výkresem pětiletých průměrů ročních koncentrací benzo(a)pyrenu za roky 2011 – 2015, grafickou ročenkou ČHMÚ 2015, dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/15groc/gr15cz/Obsah_CZ.html, daty o hlukové zátěži dostupná z aplikace <https://eregpublicsecure.krszis.cz/Registr/shm> a grafickým znázorněním překryvu vlivů Letiště Ruzyně a úseku SOKP Ruzyně – Březiněves.

IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

ad A) Posouzení aktivní legitimace navrhovatelů a přípustnosti návrhu

143. Městský soud v Praze (dále též „*městský soud*“) nejprve posoudil aktivní legitimaci navrhovatelů. Ta vychází z ustanovení § 101a odst. 1 a 2 s. ř. s. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení platí, že „*návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.*“
144. Jak již bylo zmíněno výše, o předchozím návrhu rozhodl městský soud rozsudkem ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10A 159/2015 – 222. V tehdejší návrhu bránilo svá práva dotčená Aktualizací celkem 18 navrhovatelů - z toho 8 městských částí hlavního města Prahy, 4 obce a 6 fyzických osob. Městský soud o aktivní legitimaci všech těchto navrhovatelů v citovaném rozsudku žádné pochybnosti neměl, ostatně poukázal i na to, že ani odpůrce aktivní legitimaci žádného z navrhovatelů nezpochybňoval.

145. V právě projednávané věci podalo nyní návrh 8 navrhovatelů, z toho 1 městská část hlavního města Prahy, 1 spolek a 6 fyzických osob. V nynějším návrhu odpůrce zpochybnil aktivní legitimaci navrhovatelů b), c) a g) - byli to ti, kteří podali předchozí návrh na zrušení téhož opatření obecné povahy, taktéž v části Silničního okruhu kolem Prahy. Ve vztahu k těmto navrhovatelům odpůrce požadoval návrh odmítnut, s odůvodněním, že ve vztahu k nim jde o věc *res indicata*.
146. Pokud jde o městskou část Dolní Chabry /navrhovatel g)/, jak již bylo výše zmíněno, městský soud ve věci vedené pod sp. zn. 10 A 159 /2015 ani odpůrce vůbec nepochybovali o aktivní legitimaci městské části hlavního města Prahy napadnout opatření obecné povahy – zásady územního rozvoje, resp. jejich Aktualizaci - vydanou hlavním městem Praha. Aktivní legitimaci městských částí v tomto řízení nezpochybnil ani Nejvyšší správní soud v rozsudku o kasační stížnosti ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, v němž navrhovatel a) dokonce vystupoval sám jako stěžovatel. Problematickou neshledal aktivní legitimaci navrhovatele g) ani Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 12. 2. 2016, č. j. 9 A 208/2015 – 292. V něm uvedl, že navrhovatelé - „*městské části hlavního města Prahy - jsou způsobilí podat návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části ve smyslu § 101a s.ř.s. a svědčí jim hmotně i procesně právní legitimace k podání takového návrhu a to nejen, co se týče územního plánu, ale i Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (RS NSS č. j. 3Ao 9/2011-219)*“. S tím se ostatně ztotožnil i Nejvyšší správní soud, když v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 – 157 taktéž meritorně projednal kasační stížnost mj. navrhovatele g).
147. V projednávané věci proto městský soud neshledal žádný důvod k odklonu od již dříve aprobovaného přístupu správních soudů. Je tedy toho názoru, že navrhovatel g) jako městská část hlavního města Prahy je nepochybně nadán aktivní legitimací k podání návrhu na zrušení Aktualizace zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.
148. Pokud jde o navrhovatele - fyzické osoby /navrhovatelé a-f)/, ty v návrhu aktivní legitimaci dovozují dotčení svých vlastnických práv, práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí. Nemovitosti těchto navrhovatelů se nacházejí na území přímo dotčeném Aktualizací, a to v městských částech Suchdol, Dolní Chabry, Běchovice, Horní Počernice a Dolní Počernice. I když odpůrce ve vyjádření k návrhu polemizuje s mírou dotčení těchto práv, když poukazuje na menší či větší vzdálenost nemovitostí od koridoru SOKP, to v této věci podle názoru městského soudu není rozhodující. Tvrdí-li totiž navrhovatelé ve shodě s podmínkami ustanovení § 101a odst. 1 s. ř. s., že Aktualizace v části vymezení SOKP nebyla vydána zákonem stanoveným způsobem, přičemž specifikovanými nezákonnostmi byli zkráceni na právu na příznivé životní prostředí, vlastnickém právu, právu na zdraví, popř. právu na soukromý život, nelze o jejich aktivní legitimaci pro podání návrhu pochybovat. Odpůrce ostatně ani netvrdí, že by vedení SOKP vůbec nemohlo zasáhnout práva navrhovatelů, jejichž nemovitosti s koridorem SOKP sousedí, pouze s mírou tohoto ovlivnění polemizuje. To je však podle názoru městského soudu otázka důvodnosti návrhu, nikoliv překážka aktivní legitimace navrhovatelů. Skutečnost, že navrhovatelé a) - f) jsou vlastníky či případně spoluvlastníky nemovitostí na těchto územích, přitom ověřil městský soud z výpisů z katastru nemovitostí.
149. V případě navrhovatele h) jde o sdružení občanů v právní formě spolku Chvalská. K účastenství spolků v řízeních o návrzích na zrušení opatření obecné povahy se vyjádřil Ústavní soud České republiky ve svém nálezu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14 dostupném na <http://nalus.usoud.cz/>. V dané věci sice šlo o účast spolku v řízení proti územnímu plánu, Ústavní soud však stěžejní kritéria vyložil ve vztahu k opatření obecné povahy jako takovému. Podle názoru městského soudu je proto nezbytné tato kritéria

respektovat i v případě návrhu směřujícího proti zásadám územního rozvoje resp. jejich Aktualizace, jež jsou vydávány formou opatření obecné povahy.

150. Podle citovaného nálezu platí, že výchozími podmínkami účastenství spolků v těchto řízeních jsou tvrzení spolku, že byl opatřením obecné povahy dotčen na svých subjektivních právech, dále spolek musí mít vztah k lokalitě dotčené opatřením obecné povahy a spolek musí být zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění (zde Ústavní soud vyložil, že *„má-li spolek sídlo na tomto území nebo jsou-li jeho členové vlastníky nemovitostí potenciálně dotčených opatřením plynoucím z územního plánu, pak by mu v zásadě měla svědčit aktivní legitimace k podání návrhu. Věcné (materiální) legitimační důvody, vycházející z předmětu činnosti spolku, se pak odvozují právě od místního vztahu k napadenému opatření obecné povahy. V některých případech mohou působit místní a věcné důvody v synergii, a nemusí jít ani o "ekologický" spolek. Tak například založí-li občané žijící v určitém městě nebo jeho městské části spolek k ochraně svých zájmů a územní plán by měl zasáhnout do rekreační zóny, v níž jsou zvyklí trávit svůj volný čas, pak připadá v úvahu přiznat spolku aktivní legitimaci bez ohledu na detaily vymezení jeho předmětu činnosti“*). Posledním kritériem, které musí být v těchto případech splněno, je to, že musí jít o spolek v dané lokalitě zavedený. K tomu však Ústavní soud taktéž dodal, že *„obecně tu lze říci, že z hlediska posouzení zákonné podmínky zkrácení na právech bude věrohodnější místní "zavedenost", tedy již delší časové působení spolku. Není však možné vyloučit ani založení spolku ad hoc za účelem vázáním se k územnímu plánu. Skutečnost, že občan dá přednost prosazování svého zájmu formou sdružení se s jinými občany, nelze přičítat k jeho tíži... Fyzické osoby, pokud se sdruží do občanského sdružení (spolku), jehož účelem podle stanov je ochrana přírody a krajiny, mohou své právo na příznivé životní prostředí, zakotvené v čl. 35 Listiny, realizovat i prostřednictvím tohoto spolku.“*
151. Městskému soudu z článku 2 odst. 1 stanov tohoto spolku v tomto směru vyplynulo, že *„[h]lavním cílem spolku je ochrana přírody a krajiny v České republice a to zejména v Praze 9 se zvláštním přihlídnutím ke katastrálnímu území Horní Počernice. Dále je cílem spolku ochrana stálých obyvatel a vlastníků nemovitostí v tomto území před činností třetích osob směřující ke zhoršení celé lokality, zhoršení životního prostředí, nedodržování či přímému porušování platných právních norem a jiné obdobné činnosti, jejíž výsledkem může být výše uvedeným subjektům na újmu.“*
152. Na základě uvedeného má městský soud za zjištěné, že spolek vykazuje činnost v území (Praha 9), v němž napadá opatření obecné povahy, posláním spolku je dle stanov mimo jiné ochrana přírody dané lokality. S ohledem na předmět činnosti spolku lze dovozovat i dotčení na jeho subjektivních právech. Délka činnosti spolku (tzv. zavedenost) nebyla sporná. I navrhovatel h) je tedy podle názoru městského soudu aktivně legitimován napadnout Aktualizaci v části vymežující SOKP.
153. Městský soud v Praze je tak v souhrnu toho názoru, že aktivní legitimace nepochybně svědčí všem v záhlaví uvedeným navrhovatelům.
154. Jak již bylo v rekapitulační části shrnuto, návrh podali také 3 navrhovatelé /označení pod písmeny b), c) a g)/, kteří svá práva uplatnili již dříve v jiném řízení, které vedl Městský soud v Praze pod sp. zn. 10 A 159/2015. V rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 městský soud rozhodl i o námitkách vůči Aktualizaci, které lze tématicky podřadit k námitkám, které jsou součástí tohoto návrhu. Konkrétně z rozsudku městského soudu v řízení pod sp. zn. 10 A 159/2015 vyplývá, že městský soud (kromě řady dalších) posuzoval taktéž námitku nadměrné hlukové zátěže a jejího nesprávného vyhodnocování, námitku překračování imisních limitů znečištění ovzduší, několik námitek podřaditelných k okruhu námitek vůči posouzení vlivů na životní prostředí, neposouzení kumulativních a synergických vlivů a k námitce nedostatečnosti kompenzačních opatření, zabýval se také námitkou

nesprávného posouzení vlivů na evropsky významné lokality - soustava Natura 2000 – EVL Blatov a Xaverovský háj, EVL Kaňon Vltavy u Sedlce). Zcela novou námitkou v nynějším návrhu je však námitka rozporu Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování.

155. Městský soud se proto nejprve zabýval tím, zda projednání nynějšího návrhu u navrhovatelů b), c) a g) brání překážka věci rozhodnuté *res iudicata* či jiná překážka bránící přípustnosti jejich návrhu.
156. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 12. 2008, č. j. 1 Ao 4/2008 - 110, uvedl, že v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je třeba vykládat překážku věci rozhodnuté (resp. překážku litispendence) restriktivně. Dále rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120 uvedl, že je třeba tuto překážku chápat „*tak, že je dána, podal-li oba návrhy totožný navrhovatel (odpůrcem je ve věci určitého konkrétního opatření obecné povahy vždy též procesní subjekt, neboť je jím podle § 101a odst. 4 s.ř.s. vždy ten, kdo je vydal), a jen v tom rozsahu, v jakém je dána totožnost předmětu řízení, tj. v jakém rozsahu se návrhy týkají těchž skutkových či právních otázek*“.
157. Navrhovatelé b), c) a g) (a s nimi i další navrhovatelé) v právě projednávané věci většinou namítají nezákonnost z důvodů, které z tematického hlediska byly posouzeny již v řízení vedeném pod sp. zn. 10A 159/2015. V nynějším návrhu však navrhovatelé uplatnili nový návrhový bod, v němž napadají Aktualizaci proto, že její řešení je podle jejich názoru v rozporu s úkoly a cíli územního plánování. Městský soud je proto toho názoru, že ve srovnání s předchozím návrhem v nyní projednávané věci není dána totožnost věci a předmětu řízení a z toho důvodu překážka *rei iudicatae* projednatelnosti návrhu nebrání.
158. Odpůrce nicméně poukázal na zásadu koncentrace, která v řízení proti opatření obecné povahy podle ustanovení § 101b odst. 2 s. ř. s. znamená tolik, že obsahuje-li návrh návrhové body, z nichž musí být patrné, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel opatření obecné povahy nebo jeho část za nezákonné, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Podle odpůrce je tedy otázkou, zda by navrhovatelé b), c) a g) tímto opakovaným návrhem ve skutečnosti neobcházeli fakt, že v řízení vedeném pod sp. zn. 10A 159/2015 nemohli další (tj. nynější) argumentaci již uplatnit.
159. Podle ustanovení § 101b odst. 2 s. ř. s. nelze po podání návrhu rozšiřovat jeho rozsah o nové návrhové body. Městský soud je toho názoru, že tento princip koncentrace je možno aplikovat vždy jen k již podanému návrhu, o kterém doposud nebylo rozhodnuto. K tomuto názoru vede městský soud účel takové koncentrace, jež nepochybně slouží k tomu, aby ve lhůtě 90 dnů, v níž musí být o návrhu rozhodnuto, bylo co nejdříve postaveno na jisto, z jakých právních a skutkových důvodů je opatření obecné povahy napadnuto. Ze žádného ustanovení soudního řádu správního však nelze dovodit, že by nebylo nemožné podat nový návrh na zrušení opatření obecné povahy opřený o jiné skutkové a právní důvody. Přípustnosti podání nového návrhu by byla s to podle názoru městského soudu bránit pouze překážka věci rozhodnuté, tu však soud v této věci z výše popsaných důvodů neshledal.
160. Na základě uvedených úvah je proto městský soud toho názoru, že projednání návrhu nebrání ani překážka věci rozhodnuté ani rozpor s koncentrací návrhových bodů podle ustanovení §101b odst. 2 s. ř. s. Návrh je tak dle soudu nutno považovat za přípustný u všech navrhovatelů a – h).

Obecně k Aktualizaci jako nástroji územního plánování

161. Předtím, než městský soud vypořádá jednotlivé námitky, považuje za nezbytné shrnout základní východiska, která k zásadám územního rozvoje resp. k jejich aktualizaci (srov. § 42 stavebního zákona) vyplývají z právní úpravy, a která formulovala dosavadní judikatura správního soudnictví.
162. Podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona *zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.* Zásady územního rozvoje jakožto typ územně plánovací dokumentace jsou dále povinny respektovat cíle a úkoly územního plánování, jak obecně vyplývají z ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona.
163. Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.*
164. Míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití přitom musí odpovídat tomu, aby bylo možno zvažovat varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu, vyhodnocovat jejich vliv na životní prostředí a v konečném důsledku posuzovat proporcionalitu zásahů do základních práv dotčených subjektů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 - 103). Jinými slovy řečeno, zásady územního rozvoje musí být natolik konkrétní, aby dostatečně zajišťovaly ochranu životního prostředí (nicméně stále ještě v obecných konturách – srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2011, č. j. 7 Ao 2/2011-127) a práv dotčených osob na úrovni kraje a na druhou stranu natolik obecné, aby jednotlivým obcím umožňovaly vlastní konkrétnější a specifitější vymezení užití jednotlivých ploch v území.
165. Ústavní soud v nálezu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15 dostupném na <http://nalus.usoud.cz/> na uvedená východiska navázal. Poukázal na to, že současnou úpravou územně plánovací dokumentace jsou jednotlivé nástroje územního plánování svěřeny samosprávám tak, že mohou regulovat pouze své území a pouze v míře podrobnosti, která odpovídá potřebě té které úrovně samosprávy. Kraje pořizují zásady územního rozvoje, jimiž stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují **strategii** pro jejich naplňování. Zároveň jimi kraje koordinují územně plánovací činnost obcí, nesmí však stanovit podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu či regulačnímu plánu. Obce pak pořizují územní plán, který stanoví mimo jiné základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury (vše citováno podle stavebního zákona v původním znění, které je pro projednávanou věc rozhodné).
166. Ústavní soud přitom zdůraznil, že zásady územního rozvoje jako opatření obecné povahy obsahují dvojí odůvodnění: **vlastní odůvodnění** (§ 40 odst. 2 stavebního zákona) a **odůvodnění rozhodnutí o námitkách** (§ 172 odst. 5 správního řádu). Vlastní odůvodnění zásad územního rozvoje poté podle názoru Ústavního soudu odráží nejen odborné požadavky (soulad s cíli a úkoly územního plánování, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území apod.), ale též požadavky **politické povahy** tak, jak jsou formulovány v zadání či zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje, případně plynou z výběru mezi variantami

řešení, které byly zastupitelstvu kraje v průběhu pořizování zásad územního rozvoje k výběru předloženy. Zde se tedy projevuje ona **společenská dohoda** o využití území lidmi, kteří v něm žijí. Oproti tomu je rozhodnutí o námitkách formálně konstruováno jako rozhodnutí ve smyslu § 67 správního řádu z roku 2004 (srov. rozhodnutí NSS č. j. 1 Ao 5/2010-169 ze dne 24. 11. 2010, č. 2266/2011 Sb. NSS, a č. j. 2 Ao 5/2010-24 ze dne 27. 10. 2010, č. 2244/2011 Sb. NSS) a materiálně jím mají být vypořádány námitky směřující k ochraně práv, povinností nebo zájmů souvisejících s výkonem vlastnického či jiného práva (§ 172 odst. 2 správního řádu, § 39 odst. 2 stavebního zákona).

167. Podle ustanovení § 36 odst. 4, 5 stavebního zákona poté platí, že *zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje, a že zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.*

168. Výše uvedená východiska tedy Aktualizaci č. 1 zásad územního rozvoje hlavního města Prahy předurčují jako koncepční nástroj územního plánování nižších územních samosprávných celků. K námitkám, jimiž je zpochybňováno samotné výsledné řešení Aktualizace v části vymezení SOKP z toho důvodu, že se nabízejí jiné možnosti řešení, městský soud poukazuje na to, že tuto otázku již opakovaně posoudil. V předchozím rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 (a obdobně též v jiném rozsudku týkajícím se Aktualizace - ze dne 12. 2. 2016, č. j. 9 A 208/2015 – 292) poukázal na to, že schvalovaná Aktualizace (a v ní navržený koridor SOKP) ve variantách řešení předložena být nemusela. Městský soud tedy zdůraznil, že ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona stanoví, že pokud návrh ZÚR obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě projednání návrhu a VVURÚ zastupitelstvo kraje nejvhodnější varianty. Již z dikce tohoto ustanovení (je uvozeno slovem „pokud“) je tedy zřejmé, že stavební zákon počítá s tím, a to spíše jako s obvyklým případem, že návrh ZÚR bude předkládán jako invariantní. Dále městský soud uvedl, že odůvodnění Aktualizace obsahuje komplexní odůvodnění, proč byla navržena toliko jedna varianta vedení SOKP, na str. 67 – 81. Uvedl také, že odpůrce v dalším odůvodnění s relativně vysokou mírou podrobnosti, ale především logicky a konzistentním způsobem rozvíjí úvahy nad možnými jinými variantami, přičemž se předkládají věcné a argumenty podložené důvody, proč tyto varianty byly vyloučeny již ve fázi zpracování návrhu ZÚR. Městský soud v citovaném rozsudku také s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526 obecně konstatoval, že *neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.* Městský soud přitom uzavřel, že ani jeden z těchto předpokladů však v daném případě naplněn nebyl.

169. O tom, že právě Aktualizaci zásad územního rozvoje je svěřen vhodný prostor pro řešení koridoru SOKP přitom není pochyb. Zásady územního rozvoje k tomu povolává vymezení tohoto záměru v Politice územního rozvoje. Tím se zabýval i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198. V něm konstatoval, že z bodu 99 Politiky územního rozvoje ČR 2008 v oddílu „Koridory kapacitních silnic“ PÚR ČR 2008 a z grafického ztvárnění SOKP v PÚR je zřejmé, že jde o vyjádření v míře nepřekračující limity

PÚR vymezené v § 31 stavebního zákona. PÚR ČR 2008 neurčuje pravidla vztahující se ke konkrétní situaci, nelze odvodit konkrétní trasu SOKP, ani příklon k nějaké variantě.

170. Městský soud současně poukazuje i na to, že podle vyjádření odpůrce i osoby zúčastněné na řízení 2) je záměr SOKP postupně řešen již od 60. let 20. století. Nejvyšší správní soud přitom v rozsudku ze dne 28. 6. 2017, čj. 4 As 253/2016-45 zdůraznil, že jedním z důležitých principů územního plánování je **princip kontinuity** (princip právní jistoty a legitimního očekávání), který umožňuje dotčeným osobám přizpůsobit své poměry záměrům soukromých či veřejných investorů v území, které byly zahrnuty do územně plánovací dokumentace. Spíše nežádoucí naopak je, aby jednou projednané a schválené záměry byly opakovaně znovu posuzovány, přehodnocovány a měněny, neboť tím dochází k zásahu do legitimního očekávání dotčených osob a k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků. To samozřejmě nezabývá územní samosprávné celky povinnosti řádně vyhodnotit při schvalování nové územně plánovací dokumentace vlivy takto přebíraných záměrů zejména z hlediska případné změny poměrů v území. Vycházejí z uvedeného je městský soud toho názoru, že právě z důvodu předchozí dlouhodobé a kontinuální přípravy koridoru SOKP mohli navrhovatelé ve vztahu k tomuto záměru již dříve uzpůsobit své poměry. Obecně poté podle názoru městského soudu nelze klást k tíži odpůrce, jenž z hlediska veřejného zájmu řeší koncepci uspořádání a rozvoje svého území, pokud se zákonně vydanou Aktualizací dotkne právní sféry navrhovatelů, neboť je zřejmé, že koncepce záměru takového rozsahu bude nutně narážet na zájmy různých subjektů, které nelze zcela pominout a vyloučit. V těchto případech pak bude rozhodující, aby výsledné řešení zasahovala tato práva v přijatelné míře.

171. Městský soud v této části považuje za nezbytné poukázat na to, že navrhovatelé svým návrhem nenapadají správní řízení, v němž byla Aktualizace - včetně navrženého koridoru SOKP - přijata. Svým návrhem se v zásadě domáhají toliko přezkoumání, zda Aktualizace v části vymezující SOKP, byla správně vyhodnocena ve vztahu k vlivům na životní prostředí. Tím je také vymezena meze soudní ingerence, neboť povoláním městského soudu je v nynějším řízení přezkoumat pouze zákonnost přijatého záměru Aktualizace v takto namítaném rozsahu.

Ad B) Negativní ovlivnění lidského zdraví hlukem a imisemi

172. Navrhovatelé v návrhu poukázali na stávající míru hluku a imisí znečištění ovzduší na území hlavního města Prahy. Na základě toho dovozují, že již nyní je nemožné pro překračování těchto hodnot realizovat SOKP, jenž by přivedl ještě vyšší zatížení těmito faktory do oblasti zasažené Aktualizací. Na základě toho dovozují mj. i to, že odpůrce dostatečně neprověřil reálnost Aktualizace, v této části tedy reálnost provedení záměru SOKP. Městský soud posoudil tyto námitky společně, neboť spolu úzce souvisejí. K otázce kompenzačních opatření se poté městský soud vyjádří v rámci vypořádání námítky D).

173. Textová část výroku Aktualizace v bodě 5.1.2.1 vymezuje koridor Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) tak, že ten respektuje zprovozněný úsek mezi Ruzyní a dálnicí D1 u Dobřejovic (na mimopražském území). Navržená jihovýchodní část propojuje zprovozněné úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na jihu a východě Prahy, prochází územím mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhřetěvesi a Dubče do křižovatky u Běchovic. V úseku od Běchovic po Horní Počernice respektuje zprovozněný úsek. Severovýchodní část vede východně od Satalic a Vínore, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsí. Úsek Březiněves - Ruzyně je veden severně od Dolních Chaběr, Čimic, přes Suchdol a dále mezi Přední Kopaninou a Nebušicemi do křižovatky v Ruzyni. Současně se vymezují přivaděč Rybářka v oblasti Suchdol, Sedlec a

Čimický přívaděč v oblasti Čimic jako nedílné součásti staveb Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

174. Textová část výroku dále stanovuje podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorového řešení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy),
- b) zohlednění funkce Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) tj. převedení tranzitní dopravy, rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy a realizace části vnitroměstské dopravy mezi okrajovými oblastmi hlavního města,
- c) preferování řešení v jihovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na pražském území mezi Běchovicemi a dálnicí D1 s úseky v zářezu, nebo použití vhodných terénních úprav podél trasy, s cílem snížit negativní vlivy provozu (zejména hluku) na okolní území. Řešení mostních objektů přes údolí se zřetelem na jejich vhodné začlenění do příměstské krajiny a řešení tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, zahrnutí výsadby pásů zeleně podél komunikací,
- d) řešení severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v zastavěném území Suchdola v tunelu; západně od Suchdola mimo zastavěné území preferování řešení komunikace v zářezu. Optimalizace prostorového řešení okruhu u Dolních Chaber a v úseku podél Drahaňské rokle s cílem omezit negativní vlivy stavby na stávající zástavbu a charakter území. Založení pásů zeleně podél trasy okruhu severně od Dolních Chaber, jižně od Drahaňské rokle a západně Suchdola,
- e) řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlédnutím k územně-technickým a prostorovým podmínkám. Optimalizace celkového řešení a příznivého působení stavby v území u mimoúrovňové křižovatky na okruhu u Třeboradic (severně od teplárny) a mimoúrovňové křižovatky okruhu s ulicí Mladoboleslavskou na severovýchodním okraji Víně,
- f) optimalizace rozsahu tunelových úseků a jejich výdechů z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatele, zejména v oblasti Suchdola, aplikace účinných odsávacích zařízení,
- g) zajištění vyloučení významného negativního vlivu Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na lokalitu NATURA 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“,
- h) koordinace řešení stavby v území se záměry nadřazených vedení technické infrastruktury s cílem minimalizovat negativní krajinařské a urbanistické dopady,
- i) optimalizace návrhových parametrů Pražského okruhu s ohledem na předpokládané dopravní zatížení.

175. Textová část výroku dále ukládá další úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) navrhnout plochy zeleně podél upřesněné trasy Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pro zmírnění negativních vlivů dopravy,
- b) upřesnit průběh Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou NATURA 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“,
- c) navrhnout tunelové úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), zejména ve stávající zástavbě Suchdola,
- d) upřesnit návrhy mimoúrovňových křižovatek s cílem co nejefektivněji napojit nižší komunikační síť,

- e) optimalizovat návrh mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu (Silničním okruhu kolem Prahy) u Běchovic na základě variantních řešení s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavbu Běchovic,
- f) vymezit přívaděč Rybářka na východním okraji Suchdola ve větší části v tunelu pro zmírnění vlivů jeho provozu na stávající obytnou zástavbu,
- g) neumíst'ovat nově citlivé funkce (bydlení, školství, zdravotnictví) podél koridoru Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

176. Již jen z uvedeného vymezení SOKP Aktualizací a navazujících podmínek je zřejmé, že odpůrce zcela jistě nerezignoval na řešení záměru bez současného zavedení určitých kompenzačních opatření, která mají v principu eliminovat negativní následky záměru.

177. Negativního vlivu emisí a hluku na lidské zdraví si odpůrce byl vědom již při pořizování Aktualizace. Součástí samotné dokumentace vyhodnocení vlivů je totiž Příloha 3 VVURÚ Hodnocení zdravotních rizik, která se detailně zabývá vyhodnocením rizika hluku na zdraví (na str. 1 a násl.) a znečištění ovzduší (strana 86 a násl.). V obou těchto částech se dokumentace zabývá **stávajícím stavem, výhledovým stavem** ve variantě **Nulové** (tj. v případě samotné realizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 po zrušení některých pasáží textové a grafické části na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu) a ve variantě **Aktivní – Základní řešení** (tj. stav území v případě vydání a naplnění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – Aktualizace).

178. Tato příloha (zcela ve shodě s tvrzeními navrhovatelů) identifikuje rizika hluku na zdraví jako poškození sluchového aparátu, zhoršení komunikace řeči, nepříznivé ovlivnění spánku, ovlivnění kardiovaskulárního systému, poruchy duševního zdraví, nepříznivé ovlivnění výkonnosti hlukem, obtěžování hlukem. Dokumentace specifikuje jednotlivé hladiny hluku a jejich vliv na poškození zdraví. Součástí tohoto vyhodnocení je i stanovení množství nepříznivě ovlivněných obyvatel jednotlivými hladinami zvuku ve stávající, nulové i aktivní variantě.

179. Dokumentace konstatuje, že ve všech městských částech ve stávajícím stavu i v obou výhledových variantách je automobilová doprava dominantním zdrojem hluku. Při porovnání stávajícího stavu a výhledových stavů pro celé území hl. města Prahy taktéž příloha konstatuje, že ve výhledu je možné očekávat navýšení počtu obyvatel ovlivněných nadlimitní hlukovou zátěží z automobilové dopravy oproti stávajícímu stavu. Dokumentace nakonec shrnuje, že na základě v ní uvedených údajů lze konstatovat, že mezi jednotlivými variantami ve výhledovém stavu (tj. nulová vs. Aktivní) není z pohledu tohoto hodnoceného kritéria zásadní rozdíl, jako mírně příznivější z pohledu obyvatelstva celého města se jeví varianta „*Aktivní – základní řešení*“.

180. Dále se Příloha 3 VVURÚ zabývá zdravotními riziky znečištění ovzduší (respirační onemocnění, kardiovaskulární potíže, karcinogenní rizika). Posuzuje tzv. variantu 0 (nulová varianta) a variantu 1 (aktivní varianta – základní řešení). Hodnotí přitom tyto imisní ukazatele:

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého
- průměrné roční koncentrace benzenu
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}

181. Příloha konstatuje, že za účelem vyhodnocení vlivů ZÚR hlavního města Prahy na veřejné zdraví bylo provedeno porovnání nulové varianty s variantou aktivní. V této souvislosti uvádí, že

- v případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého lze u aktivní varianty očekávat nižší počet obyvatel v pásmech zvýšených koncentrací (včetně pásma nad hranicí směrné hodnoty WHO – $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) oproti variantě nulové,
- v případě akutních expozic oxidu dusičitého je rovněž možné zaznamenat nižší počet obyvatel v aktivní variantě v oblastech s vyšší imisní zátěží (nad $100 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), resp. v oblastech s vyšší rizikovostí výskytu zvýšených krátkodobých koncentrací NO_2 ,
- průměrné roční koncentrace benzenu se v obou variantách pohybují na úrovni přijatelné míry rizika i pro nejvyšší vypočtenou imisní zátěž (nad hranicí $1,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), která se navíc vyskytuje zcela lokálně. Z porovnání variant je zřejmé, že v aktivní variantě je možné očekávat nižší počet obyvatel v pásmech vyšší imisní zátěže (nad $0,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) oproti nulové variantě,
- u průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic (frakcí PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$) byl v aktivní variantě také zaznamenán nižší počet obyvatel v pásmech zvýšené imisní zátěže (nad $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u částic PM_{10} a nad $14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u částic $\text{PM}_{2,5}$).

182. Městský soud v Praze na tomto místě připomíná, že podle ustanovení § 101b odst. 3 s. ř. s. „[p]ři přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.“. Odpůrce Aktualizaci vydal v roce 2014, její návrh zveřejnil v roce 2012. Městský soud v dokumentaci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území poté ověřil, že údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji ve vztahu k ochraně ovzduší a obtěžování hlukem vychází z dat platných k roku 2010. Byť akustická a rozptylová studie byly vydány v roce 2013, podle názoru městského soudu nelze po odpůrci spravedlivě požadovat, aby ve vydaných zásadách územního rozvoje, resp. ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zohledňoval skutkový stav, který je zde k době vydání napadeného opatření obecné povahy. Zjištěný skutkový stav k roku 2010 (vzhledem k náročnosti přípravy takového koncepčního dokumentu) lze ve vztahu k jeho aktuálnosti v roce 2014, ke kterému soud zákonnost Aktualizace s ohledem na shora citované ustanovení s. ř. s. posuzuje, považovat ještě za přijatelný. Městský soud proto bude při přezkumu napadeného opatření obecné povahy vycházet právě ze skutkového stavu zjištěného k datu jeho hodnocení v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

183. Městský soud v této souvislosti zamítl návrh na provedení těchto důkazů:

- o Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, byly vyhotoveny v lednu 2017 a podklady k opravě vozovky Satalice – Běchovice, rok 2015
- o Kartogram zachycující ukazatele hluku L_{den} a L_n , 4x Kartogram překročení limitu v letech 2012 – 2016 Benzen(a)pyren, PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$,
- o Výkres pětiletých průměrů ročních koncentrací benzo(a)pyrenu za roky 2011 - 2015
- o Grafická ročenka ČHMÚ 2015, dostupné z:
http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/15groc/gr15cz/Obsah_CZ.html
- o Data o hlukové zátěži dostupná z aplikace
<https://eregpublicsecure.ksrzis.cz/Registr/shm>

Uvedené důkazy popisují skutečnosti, které ve velké míře nastaly až po vydání Aktualizace (2014) a již jen z tohoto důvodu jsou pro posuzování její zákonnosti bezpředmětné. Městský

soud je dále toho názoru, že při hodnocení vlivů Aktualizace a navrhovaných koridorů SOKP na ovzduší a hluk, nelze vycházet z obecných údajů o stávajícím zatížení území imisemi a hlukem, které přínos SOKP na životní prostředí nevystihují. Pro posouzení vlivu SOKP byly totiž v rámci pořizování Aktualizace sestaveny přílohy vyhodnocení vlivu na rozvoj území – Akustická a Rozptylová studie.

184. Dále platí, že otázka nadměrné hlukové zátěže a překračování imisních limitů v řešeném území jakožto součástí vyhodnocení vlivů na rozvoj území má při přezkumu zásad územního rozvoje své limity. Městský soud v Praze již v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 vycházel z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, v němž Nejvyšší správní soud konstatoval, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona z roku 2006, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu „s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů“]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“*
185. Vycházejí z citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu poté městský soud zdůraznil, že pokud jde tedy o zatížení území hlukem a imisemi v důsledku vymezovaných ploch a koridorů nadmístního významu, je třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. Míra podrobnosti zásad územního rozvoje jako koncepčního nástroje tedy musí podle názoru soudu zajistit popis současného stavu a predikci stavu reálně předpokládatelného v případě naplnění záměrů koncepce takové míry podrobnosti, aby byla v zásadě vyloučena možnost na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umístit do nadlimitně zatíženého území další stavby bez uvážení až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. V průběhu pořizování zásad by mělo být *konceptně prověřeno* (nikoliv postaveno na jisto), zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území). Úkolem VVURÚ je tedy z hlediska hlukové a imisní zátěže v rámci pořizování zásad územního rozvoje ve vztahu k určitému záměru identifikovat současnou zátěž území a ostatní plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.
186. S výše uvedenými závěry městského soudu se ztotožnil taktéž Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198. Pro úplnost Nejvyšší správní soud uvedl, že je třeba rozlišovat popis hluku a hygienických limitů pro účely vymezení stávající a výhledové situace (tj. objektivních, resp. předpokládaných hodnot) od samotného vyhodnocení hluku a jeho vlivů na obyvatele v hodnoceném území, jehož metoda není zákonem výslovně stanovena (zákon toliko stanoví přípustné hygienické limity hluku). Nejvyšší správní soud konstatoval, že *„přesně tomu se snažil dostát pořizovatel v kapitole 3 akustické studie.“* Nejvyšší správní soud poté znovu poukázal na to, že *„ani území, na němž jsou překračovány hlukové a imisní limity, není bez dalšího vyloučeno z dosahu regulace ZÚR. To, že byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí pro konkrétní záměr – součást SOKP, samo o sobě nemůže znamenat, že v podrobnostech ZÚR nelze součást SOKP v dotčené oblasti vymezit. Na úrovni ZÚR totiž není možné předjímat, o jaké konkrétní podobě (záměru) té které součásti SOKP bude v budoucnu*

rozhodováno v územním řízení (lze se toliko domnívat, že nebude prosazován záměr způsobem a přesně v té podobě, pro které v minulosti byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí; uvedené je však pro posouzení napadeného OOP a v podrobnosti ZÚR irrelevantní).“

187. K uvedenému nemá městský soud žádný důvod zaujímat ani k argumentaci navrhovatelů odlišné stanovisko. Městský soud proto shrnuje, že strany se v otázce znečištění ovzduší imisemi i ovlivnění hlukem zásadně shodují, a to v otázce sledování rozhodných ukazatelů i v tom, že zatížení životního prostředí těmito faktory bylo v době schválení Aktualizace místy – tedy i v oblastech, v nichž jsou dotčena práva navrhovatelů - již hraniční.
188. Městskému soudu z výše uvedené dokumentace o hodnocení zdravotních rizik vyplynulo, že i při zachování stávajícího stavu by bez dalšího řešení jen narostlo množství emisí v ovzduší i zatížení hlukem obyvatelstva. Je zřejmé, že záleží zásadně na úhlu pohledu při hodnocení jednotlivých ukazatelů znečištění ovzduší, zda se jedná o víceletá či roční statistická data a zejm. také na lokalitách měření. Navrhovatelé současně sice poukazují na současnou zátěž, avšak to v zásadě nevypovídá nic o tom, jak se bude stav ovzduší vyvíjet do budoucna, zejména po realizaci jednotlivých záměrů a jejich kompenzačních opatření. Aktualizace přitom, jak je vidno právě z přílohy 3 k VVURÚ Hodnocení zdravotních rizik - ve srovnání se současným stavem přináší řešení – Aktivní variantu – která z celostního hlediska na území hlavního města Prahy přinese zlepšení podmínek pro ochranu lidského zdraví. Vzhledem k tomu, že tyto záměry realizovány prozatím nebyly, navrhovatelé tak ani svými námitkami nezpochybnili závěry, ke kterým dospěla tato část dokumentace vypracovaná k VVURÚ. Není tedy pravdou, jak obecně tvrdí navrhovatelé, že by se vlivy na zdraví měly realizací Aktualizace ještě zhoršit. Naopak koncepce výhledové varianty včetně navrhovaných kompenzačních opatření podle názoru městského soudu vytváří dostatečný předpoklad pro zlepšení oproti stávajícímu stavu.
189. Šetření k dodržení limitů poté v praxi přechází skutečně do fáze územního řízení, což ilustruje právě stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 23. 11. 2017, č. j. MZP/2017/710/1992 k posouzení vlivů provedení záměru „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1*“ na životní prostředí (předložené odpůrcem), v němž ministerstvo stanovilo přímo soubor podmínek k eliminaci negativních jevů na životní prostředí a veřejné zdraví (výsadbu dřevin, vegetace, realizaci protihlukových opatření, povinnost zamezit ztrátě vody, povinnost konzultace s občany a městskými částmi atp.).

Ad D) Nesprávné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

190. Navrhovatelé k tomuto bodu namítli nesprávné vyhodnocení vlivů na rozvoj území z hlediska překročení hlukové zátěže a imisí znečištění ovzduší. Dále namítli nesprávné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a nesprávné vyhodnocení vlivů na území NATURA 2000.
191. Hodnocením vlivu Aktualizace z hlediska hluku se zabývá Akustická studie jakožto speciální příloha Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, hodnocením vlivu Aktualizace z hlediska znečištění ovzduší se poté zabývá Rozptylová studie jakožto taktéž samostatná příloha VVURÚ.
192. V případě **Akustická studie** (Příloha 1 VVURÚ) byly vstupní podklady výpočtu u silniční dopravy poskytnuty Technickou správou komunikací hlavního města Prahy; údaje byly zpracovány ve formě vrstvy GIS s připojenou databází intenzit dopravy rozdělených pro osobní a nákladní automobily pro rok 2010. Údaje o liniové dopravní síti pro přiřazení korekce pro starou hlukovou zátěž byly poskytnuty Útvarem rozvoje hlavního města Prahy.

Podkladem pro výpočet akustické situace byly údaje o výhledové komunikační síti poskytnuté Útvarem rozvoje hlavního města Prahy. Údaje byly zpracovány ve formě vrstvy GIS s připojenou databází intenzit dopravy rozdělených pro osobní a nákladní automobily a údajů o liniové dopravní síti pro přiřazení korekce pro starou hlukovou zátěž.

193. Z **mapové části** Akustické studie vyplývají následující údaje:

Stávající stav (mapa č. 1) zachycuje denní stav zatížení hlukem v rozmezí 6-22h. Nejvyšší hodnota zatížení hlukem nad 75 dB je uvedena vždy u stěžejních komunikací. Na trase Ruzyně – Březiněves ukazuje oblast Přední Kopaniny zatížení hlukem 65-70 dB, jinak 35-40 dB. Trasa Běchovice – D1 vykazuje zatížení 75 dB u cest, jinak 35-45 dB.

Noční situace 22 - 6h (mapa č. 2) v úseku Ruzyně – Březiněves zobrazuje zatížení u části Přední Kopanina v intenzitě 55-70 dB, jinak 35-40dB. Trasa Běchovice – D1 75 dB u cest, jinak 35-45 dB.

Výhledový stav – Aktivní varianta (mapa č. 3) vykazuje po denní dobu 6 – 22 h v oblasti SOKP – zatížení hlukem 65 - 75 dB, v jeho okolí 55-60 dB. Po noční dobu 22 – 6 h (mapa č. 4) v oblasti SOKP – je vykazováno uvažované zatížení 65 - 75 dB, v jeho okolí 55-60 dB.

U nulové varianty (mapa č. 5) denní stav 6 - 22h – zobrazuje zatížení nad 75 dB vždy u komunikací. Na trase Ruzyně – Březiněves vykazuje oblast Přední Kopaniny zatížení 65-70 dB, jinak 35-40dB, trasa Běchovice – D1 75 dB u cest, jinak 35-45 dB. Noční situace (mapa č. 6) 22-6h - Na trase Ruzyně – Březiněves vykazuje Přední Kopanina zatížení hlukem 55-70 dB, jinak 35-40dB. Trasa Běchovice – D1 75 dB u cest, jinak 35-45 dB.

194. Akustická studie v **textové části** konstatuje, že v případě porovnání výhledových stavů (Aktivní vs. Nulová varianta) dochází k nevýrazným rozdílům v počtu obyvatel ovlivněných nadlimitním hlukem, rozdíl je cca 0.1%, obě posuzované varianty jsou z hlediska počtu nadlimitně ovlivněných obyvatel srovnatelné. Akustická studie přitom identifikuje důvody nárůstu počtu ovlivněných obyvatel a ploch vzhledem ke stávajícímu stavu následovně:

- 1) V rámci výhledových variant dochází k rozšíření dopravní sítě na základě dobudování komunikačního systému, nová dopravní síť generuje nové dopravní zatížení, avšak přispívá k přerozdělení intenzit
- 2) Do výpočtu analýz vstupuje taktéž různý počet hodnocených obyvatel v území. Pro stávající stav je uvažováno cca 1,2 mil obyvatel, u výhledových stavů je uvažováno s cca 1,6 mil obyvatel.
- 3) U výhledových situací nejsou zahrnuta případná protihluková opatření, výsledky výpočtu jsou na straně bezpečnosti výpočtu, znevýhodňuje se tím výhledový stav.

195. V části 9. „*závěrečné shrnutí*“, Akustická studie uvádí, že akustické posouzení má charakter strategického dokumentu, slouží k primární identifikaci možných akustických rizik a problémů a měla by být jedním z podkladových dokumentů pro zpracování detailní akustické studie. Studie výslovně připouští, že bylo provedeno vyhodnocení počtu ovlivněných obyvatel a obytných ploch nad hygienickými limity definovanými nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro jednotlivé hodnocené dopravní zdroje hluku na území hlavního města Prahy. U rozlohy nadlimitně zasaženého území v obou variantách je podle studie rozdíl max. 0,6 % jak ve dne, tak v noci. Z hlediska nadlimitně ovlivněných obyvatel jsou v případě jednotlivých zdrojů hluku z pozemní dopravy „*Nulová varianta*“ a „*Aktivní varianta - základní řešení*“ srovnatelné. Při porovnání výhledových stavů „*Nulová varianta*“ a „*Aktivní varianta* –

Základní řešení“ lze konstatovat, že základní řešení je z akustického hlediska mírně příznivější než Nulová varianta.

196. Studie však zdůrazňuje, že vždy je nezbytné přistupovat k řešení jednotlivých konkrétních lokalit na základě detailních akustických studií při využívání vhodných **protihlukových opatření** uvedených v kapitole 8. V této kapitole jsou protihluková opatření definována jednak jako **aktivní** – protihluková opatření prováděná přímo u zdroje hluku mající vliv na snížení akustických emisí – eliminují příčiny vzniku hluku. **Pasivní** protihluková opatření jsou naopak prováděná na cestě šíření akustické energie od zdroje hluku mající vliv na snížení imisních hodnot – neodstraňují příčiny vzniku hluku.
197. U silniční dopravy jsou aktivními opatřeními:
- snížení intenzity dopravy (zavedením mýtného, podpora MHD, parkovišť P+R), omezení nákladní dopravy – např. zatraktivněním hlavních dopravních tras – SOKP, snížením/odstraněním poplatků za jejich užívání
 - Tiché povrchy
 - Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti
 - Plynulost dopravního proudu
 - Snižování emisních parametrů vozidel ,snížování emisních parametrů hnacích agregátů, výzkum a vývoj tišších pneumatik, preferování vozidel s nižšími akustickými parametry
198. Navrhovanými pasivními opatřeními jsou:
- Protihluková opatření (stěny, zemní valy, gabionové konstrukce, protihlukové stěny se zelení, polovegetační stěny, zemní valy kombinované se stěnou, hmotné objekty)
 - Vedení tras v tunelu
 - Opatření na budovách
199. Otázkou vypovídací hodnoty akustické studie se částečně zabýval Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222. Přisvědčil tehdy odpůrci v tom, že použil **správné vstupy** u dopravního modelu. Uvedl, že dopravní model byl zpracováván jako stálý úkol ve spolupráci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dříve Útvar rozvoje hlavního města Prahy) a Technické správy komunikací – Úseku dopravního inženýrství. Oba tyto subjekty na svých webových stránkách jako veřejně přístupný dokument přitom tento model a jeho výstupy charakterizují. Tento model nebyl vyhotoven jako *ad hoc* (tedy pro účely AZÚR či VVURÚ), nýbrž jako kontinuální proces jak pro střednědobý výhled, tak dlouhodobý výhled definovaný jako naplnění záměrů platného územního plánu [viz. akustická studie (kapitola 5.1, str. 11), jakož i rozptylová studie (kapitola 2.1.1.3 na str. 8)]. Skutečnost, že konkrétní data tohoto modelu nebyla samostatně v dokumentaci uvedena, nezpůsobuje nejasnost o tom, co bylo podkladem obou studií. Městský soud se taktéž neztotožnil s tím, že by modelová data dopravního modelu byla pro účely VVURÚ nevyhovující. Městský soud uvedl, že „**výhledový stav**“ dopravního modelu zpracovávaného Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy je ve svém dlouhodobém výhledu zpracováván k výhledovému horizontu (naplnění záměrů územně plánovací dokumentace), tedy bez návaznosti na určitý rok. Městský soud uvedl, že primárně pro modelování výhledového stavu dopravních vztahů není konkrétní časový výhled směrodatný, nadto je model koncipován jako maximálně možný stav. Ve vztahu k datům z dopravního modelu jediný časový údaj obsahuje rozptylová studie, a to na str. 8, když konstatuje, že podkladem pro výpočet byly modelové hodnoty automobilové dopravy v roce 2020. Jakkoliv je zde uváděn tento rok, jde v kontextu výše uvedeného zjevně o modelový hypotetický stav konstruovaný na straně bezpečnosti (tedy maximálně možný), jak jej definuje výše uvedený

přípis Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Nelze tedy dovozovat, jak činí navrhovatelé, že by vztažení dopravního modelu k orientačnímu datu, k němuž jsou známa prognostická data takový model určující (zejména prognóza demografická či bilance dopravní), jde-li zároveň o modelování na straně bezpečnosti (tedy jako maximální možné), bylo nerealistické, pouze protože k tomuto datu nelze počítat s naplněním dopravních staveb podle územně plánovací dokumentace.

200. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198 k tomu dodal, že „pokud by AZÚR měla obsahovat množství vstupních dat, seznamů čísel, schémat apod., která by zachycovala aktuální stav dopravního modelu (pokud by takový výstup vůbec byl možný), takový materiál by těžko přinesl větší míru srozumitelnosti a možnosti kontroly AZÚR ze strany veřejnosti a zástupitelů. Dovedeno ad absurdum, podle stěžovatelů by pořizovatel při pořizování návrhu AZÚR nemohl pracovat s nejlepšími dostupnými podklady (modely, aplikacemi, programy) pouze proto, že je nelze ve zcela konkrétní podobě hmotně inkorporovat do AZÚR. Nejvyššímu správnímu soudu se jeví jako logické, pokud je při zpracování takto obecné koncepce území pracováno s dopravním modelem, který je pomocí dopravně inženýrských výpočtů schopen simulovat dopravu v dotčeném území. Požadavek, aby obsahem odůvodnění ZÚR byly zcela konkrétní výpočty, schémata, kartogramy a seznamy vstupních dat, jak požadují stěžovatelé, shledává zdejší soud neopodstatněným.“ K pojetí výhledového stavu Nejvyšší správní soud uvedl, že „jednoduše není vztažen ke konkrétnímu časovému úseku a je modelován jako maximální, tj. u aktivní varianty při plné realizaci AZÚR. Uvedený závěr nelze zpochybnit vytrženými odkazy a citacemi jednotlivých částí rozsáhlé dokumentace AZÚR, například odkazem na s. 8 rozptylové studie, kde je k popisu obr. č. 3 modelujícího rozložení intenzit automobilové dopravy na komunikační síti v Praze uvedeno, že stav je modelován k roku 2020. Jinými slovy, pokud jednotlivé části posouzení a podkladů pro AZÚR operují pro účely jejich zpracování s konkrétními časovými úseky, ještě to neznamená, že z těchto dat lze bez dalšího usuzovat kdy má nastat výše definovaný výhledový stav. Pouze z důvodu, že je výhledový stav hypotetický (jaký jiný by ostatně měl být, jedná-li se o model ve smyslu předpokladu, u kterého je z jeho povahy vyloučeno, aby byl zcela přesně předpovězen), nelze dovést, že vyhodnocení, ve kterém byl tento stav použit, je neodpovídající a nerealistické. Stěžovatelům se přitom nepodařilo prokázat existenci konkrétních a natolik závažných skutečností, které by v tomto ohledu vedly soud ke konstatování nezákonnosti napadené části AZÚR nebo související dokumentace.“ Uvedené otázky tedy byly zodpovězeny již v předchozím řízení a městský soud v nyní posuzované věci neshledal důvod se od nich jakkoliv odchýlit.
201. **Rozptylová studie** (Příloha č. 2 VVURÚ) hodnotila vliv a zatížení ovzduší ze tří zdrojů – stacionární zdroje (bodové, plošné zdroje), dopravy (liniové zdroje, plošné zdroje, bodové zdroje) a z letecké dopravy; to z hlediska zatížení ovzduší čtyřmi reprezentativními znečišťujícími látkami: oxid dusičitý, benzen, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}. Při hodnocení záměru Aktualizace taktéž pracuje s nulovou variantou (označenou číslem 0) a aktivní variantou (označenou číslem 1). Grafická část identifikuje v mapách území zasažené v nulové variantě a aktivní variantě jednotlivými imisemi.
202. Ze studie vyplývá, že k překračování platných imisních limitů dojde u 24 hodinových koncentrací suspendované částice PM₁₀ (6,4 – 6,6 %) a oxidu dusičitého v případě hodinových koncentrací (7 – 7,3 %). V případě benzenu nebude k překračování imisního limitu docházet vůbec, v případě částic PM_{2,5} jen zcela lokálně v oblasti bez obytné zástavby (0,02 % území Prahy).
203. Z hlediska podílu zasažených obyvatel byly nejvyšší hodnoty vypočteny u 24 hodinových koncentrací suspendované částice PM₁₀ (7,6 – 9,2 %), oxid dusičitý v případě hodinových koncentrací (3,3 – 4,1 %). Roční nadlimitní koncentrace suspendované částice PM₁₀ a oxidu

dusičitého se budou pohybovat v rozmezí 0,5 - 1,5 % V případě částic PM_{2,5} nebudou zasaženi žádní obyvatelé.

204. Studie při srovnání výhledové varianty 1 se současným stavem shledala celkové zlepšení imisní situace, které je dáno obměnou vozového parku a snižováním měrných emisí vozidel. Ke snížení imisní zátěže v hustěji zalidněných oblastech přispěje také odvedení tranzitní dopravy na nové úseky okružních komunikací, kde lze naopak zaznamenat v okolí určitý nárůst imisní zátěže. Ze závěru vyplývá, že překročení alespoň jednoho z imisních limitů bylo ve variantě 0 vypočteno celkem u 10 oblastí (mj. podél jihu, západu a severovýchodu městského okruhu a západního a jihozápadního úseku Pražského okruhu), u varianty 1 zejména podél severního úseku, lokálně i podél východního a západního úseku Pražského okruhu či v prostoru letiště Ruzyně. Z tohoto porovnání vyplývá jako lepší varianta 1.

205. Studie zdůrazňuje, že hlavním zdrojem překračování imisních limitů je automobilová doprava a nejvýznamnější problémy lze očekávat u suspendovaných částic, hlavní pozornost je tedy třeba věnovat opatření z první skupiny, ze třetí (prašnost) a vymezení nízkoemisních zón. Tato systémová opatření je pak nutno aplikovat přímo u dotčených kapacitních komunikací formou konkrétních investičních a dopravně-organizačních aktivit. Jedná se zejména o

- maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů
- u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně)
- regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniových řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel atp.).
- zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací

206. Studie připouští, že přímo v místě bude možno překračování imisních limitů, lze je však považovat za přípustné. Konkrétní rozsah území zasaženého nadlimitními hodnotami imisní zátěže není v tuto dobu možné stanovit. Výsledek bude ovlivněn zejména efektivností a úspěšností provádění navrhovaných **kompensačních opatření**. Městský soud v Praze na tomto místě poté znovu poukazuje na to, že již Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 uvedl, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými právními normami má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Zásady územního rozvoje nicméně nemohou kompletně pominout překračování imisních limitů znečištění ovzduší či nejvyšších přípustných hodnot hluku na území. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.

207. Rozptylová studie vychází z toho, že základním strategickým dokumentem hlavního města Prahy v oblasti ochrany ovzduší je „*Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavního města Prahy*“, tento dokument je průběžně aktualizován, současná verze Programu byla vydána Nařízením hlavního města Prahy č. 16/2010 a obsahuje opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy

- Výstavba tratí kolegově veřejné dopravy osob
- Podpora rozvoje systému integrované dopravy
- Preference vozidel hromadné dopravy
- Zvyšování atraktivity hromadné dopravy

- Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu
- Omezení vjezdů těžkých nákladních automobilů do části města
- Časová organizace zásobování
- Zavedení mytího systému
- Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech
- Podpora záchytných parkovišť P+R
- Komplexní podpora využití alternativních paliv v automobilové dopravě
- Operativní kontrola emisních parametrů vozidel
- Omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města
- Podpora cyklistické dopravy
- Podpora pěší dopravy
- Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy

Dále opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby

- Rozvoj enviromentálně příznivé energetické infrastruktury
- Ekologizace energetických zdrojů
- Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie
- Podpora přeměny topných systémů v domácnostech

Opatření k omezování prašnosti

- Omezování prašnosti z plošných zdrojů
- Omezování prašnosti ze stavební činnosti
- Omezování prašnosti z dopravy
- Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí
- Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí

Celoplošná průřezová opatření

- Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot
- Územní plánování
- Vymezení nízkoemisních zón
- Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší
- Zadávání veřejných zakázek
- Informování a osvěta veřejnosti
- Informační podpora veřejné správy
- Podpora lokálních aktivit ke zlepšení kvality ovzduší

208. Navržená kompenzační opatření pro jednotlivé oblasti koridoru jsou poté vyjmenována v příloze 6 VVURÚ „*Návrh pro opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy*“. Z ní vyplývá, že pro Pražský okruh SOKP – úsek Březiněves – Horní Počernice, SOKP – úsek Běchovice – D1, rozšíření pražského okruhu SOKP – Satalice – Běchovice a silnice I/12 úsek Pražský okruh – hranice hlavního města Prahy se předpokládá realizace za těchto podmínek (v Příloze detailně rozepsány):

- Ochrana flory a fauny
- Ochrana ovzduší
- Opatření k omezení prašnosti
- Aktivní a pasivní protihluková opatření

209. Uvažovaná realizace záměru „*Pražský okruh SOKP – úsek Ruzyň – Březiněves*“ obsahuje souhlas s těmito podmínkami (v Příloze detailně rozepsanými):
- Ochrana flory a fauny
 - NATURA 2000 – vyloučit zásah do EVL
 - Ochrana ovzduší
 - Opatření k omezení prašnosti
 - Aktivní a pasivní protihluková opatření
210. Městský soud si je přitom vědom toho, že rozsudkem ze dne 7. 2. 2018, č. j. 10 A 173/2016 – 119 zrušil opatření obecné povahy Ministerstva životního prostředí „*Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01, ze dne 26. 5. 2016, č. j. 34224/ENV/16*“, jež se mimo jiné zabývalo opatřeními ke snížení znečištění ovzduší a dosažení imisních limitů. Jakkoli se však nabízí možnost srovnání hodnocení kompenzačních opatření přijatých v rámci programu a vyhodnocení vlivů v rámci Aktualizace, nelze tyto situace směřovat. Městský soud v uvedeném rozsudku vyložil, že účelem programu a opatření v něm přijatých je dle § 9 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší dosažení imisního limitu v co nejkratší možné době. Soud tedy zdůraznil, že účelem programu bylo, aby byl reálným nástrojem ochrany ovzduší. Z toho také vyplývala výsledná přisnost městského soudu při přezkumu tohoto opatření obecné povahy. Městský soud dospěl k závěru, že drtivá většina v programu přijatých opatření byla formulována nekonkrétním způsobem. Většina stanovených opatření byla zcela vágních jak ohledně rozsahu, tak časového plánu jejich uskutečnění. Přezkoumat předpokládanou účinnost takových opatření by přitom bylo možné pouze tehdy, pokud by bylo jasné, v čem přesně mají spočívat. Takto přijatá opatření tedy účel opatření nemohla naplnit. Městský soud přitom nepominul, že již v rozsudku ze dne 7. 2. 2018, č. j. 10A 173/2016 – 119 se k hodnocení reálné účinnosti opatření stavěl zdrženlivě s tím, že není odborným orgánem, a tedy nemůže vlastní úvahou přezkoumávat odborné závěry o účinnosti toho či onoho opatření v boji proti znečištění ovzduší. Zdůraznil, že k tomu slouží proces vyhodnocení vlivů na životní prostředí, na nějž je odpůrce povinen reagovat.
211. Navržená kompenzační opatření tak, jak byla přijata v rámci VVURŮ, naopak dotváří toliko koncepční roli Aktualizace. Jejich obecnost přitom vůbec není vadou VVURŮ, jež by způsobovala nezákonnost Aktualizace. Městský soud v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 uvedl, že Příloha č. 6 obsahující návrhy kompenzačních opatření pro jednotlivou plochu či koridor splňuje podmínky Ministerstva životního prostředí ze dne 2. 8. 2013, č. j. 54485/ENV/13, neboť ke každé ploše či koridoru vymezuje na straně 9 a násl. konkrétní podmínky, jež podmiňují souhlas s danou plochou či koridorem. Tyto podmínky jsou pro každou dotčenou plochu či koridor vybrány dle povahy záměru ze souboru podmínek vymezených pod body 1 – 15 na stranách 3 – 8 přílohy č. 6 VVURŮ. Skutečnost, že se soubor podmiňujících opatření u obdobných ploch či koridorů opakuje, nemůže z povahy věci představovat vadu, natož vadu, která by mohla mít vliv na zákonnost přezkoumávaného OOP. S tím se ztotožnil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 - 198, když uvedl, že, „*uvedená relativně obecná opatření v sobě z povahy věci zahrnují dílčí možná řešení, jejichž rozpracování je svěřeno nižším stupňům ÚPD. V žádném případě nejde o relativizaci kompenzačních opatření.*“
212. Je zřejmé, že k eliminování negativních jevů je v dokumentaci navržena široká škála kompenzačních opatření. Jestliže jsou v dokumentaci parametry kompenzačních opatření navrženy obecně, právě výše uvedené stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 23. 11. 2017, č. j. MZP/2017/710/1992 poukazuje na to, že jejich konkrétní podobu a účinnost je nezbytné uvažovat až v závislosti na uvažovaných parametrech stavby. Žádoucí účinnost

bude poté nepochybně dosažena jen kombinací několika z těchto opatření. Obecně se nicméně lze ztotožnit s odpůrcem, že v dopravním průmyslu existuje tendence ke snižování prašnosti i hlučnosti motorů, ke snižování emisí, neustále se vyvíjejí odolnější pneumatiky.

213. Z uvedeného přehledu obou studií městskému soudu vyplynulo, že v případě realizace Aktualizace oproti stávajícímu stavu do budoucna (z hlediska výhledových stavů) nepochybně jistě dojde k nárůstu zatížení ovzduší imisemi a hlukem. Odpůrce však v textové části výroku a dokumentace v podobě detailní akustické i rozptylová studie počítá s rozsáhlými kompenzačními opatřeními, která by tyto vlivy měla eliminovat. Celkově má městský soud proto za to, že Aktualizace vytváří adekvátní koncepční podmínky pro to, aby negativní jevy způsobené znečištěním ovzduší imisemi a hlukem byly dostatečně kompenzovány na limity, které předpokládá zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcí předpisy, či zákon o ochraně ovzduší. Tím tak dostává Aktualizace podmínkám, které vymezil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526.

214. K této části neprovedl městský soud následující důkazy z uvedených důvodů:

- **Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha** (jedná se o 2 dokumenty - vyhodnocení vlivů na životní prostředí tohoto programu a samotný program). Program byl vydán po vydání Aktualizace (vyhodnocení vlivů bylo vydáno v říjnu 2015 a program v květnu 2016). Program byl následně zrušen rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 7. 2. 2018, č. j. 10A 173/2016 - 119.
- **Místní akční plán ke snížení zátěže obyvatel MČ Praha 20 nadměrným hlukem a znečištěným ovzduším s využitím zkušeností s aplikací MA21 – Rozptylová studie (srpen 2017)** – tato studie byla především vydána po účinnosti Aktualizace, dle obsahu nelze vztáhnout k hodnocení zákonnosti Aktualizace ke dni jejího vydání.
- **Nesouhlas ministerstva zdravotnictví s projektovou dokumentací** k územnímu řízení na stavbu „*Silniční okruh kolem Prahy stavba 518 Ruzyně – Suchdol*“ ze dne 15. 9. 2010, č. j. 29184/2009/OVZ
- **Rozhodnutí MMR ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761** – zrušení rozhodnutí o umístění stavby „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1*“ a ochranného hlukového pásma podél této stavby – mj. pro změnu stanoviska ministerstva zdravotnictví na nesouhlasné (ze dne 23. 9. 2009, č. j. 35120/2009-OVZ-32.3.-22.09)
- **Stanovisko MŽP ze dne 30. 4. 2012, č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o**
V případě posledních tří navržených důkazů nejde o důkazy relevantní k hodnocení zákonnosti Aktualizace, jde o posouzení konkrétních staveb.

215. Pokud jde o hodnocení **kumulativních a synergických vlivů** coby součást procesu vyhodnocení vlivů Aktualizace na životní prostředí, městský soud v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 v návaznosti na obecně formulované námitky tehdejších navrhovatelů taktéž obecně uvedl, že návrh AZÚR byl doprovázen jako obligatorní součástí VVURÚ, v němž je zapracováno komplexní posouzení vlivů, včetně synergických a kumulativních vlivů. Tento výsledek pak byl podroben procesu SEA, jenž se rovněž pohybuje na úrovni obecnosti přiměřené ZÚR. Na tyto úvahy poté navázal Nejvyšší správní soud v rozsudku 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 - 198, když uvedl, že nižší ÚPD, ani stanoviska EIA vydávaná pro konkrétní záměry v řešeném území, nejsou při pořizování ZÚR či jejich aktualizace závazné. Nemůže být bez dalšího vadou, pokud je při pořizování AZÚR a zpracování související dokumentace (VVURÚ, stanoviska SEA), přihlédnuto k výsledkům již proběhnuvších procesů (např. EIA), jakkoliv tyto nejsou závazné. Ztotožnil se s názorem městského soudu, podle něhož je podstatné, že návrh AZÚR byl doprovázen VVURÚ, v

němž je zapracováno komplexní posouzení vlivů, včetně synergických a kumulativních vlivů, a výsledek byl podroben procesu SEA.

216. Konkrétně se městský soud v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 zabýval posouzením námitky, že v oblastech A1, A7, A8, A9 a A10 identifikovaných jako potenciální místa synergických vlivů z hlediska zasažení území hlukem a imisemi NO₂ a PM₁₀ nejsou zahrnuty tramvajové tratě, resp. další záměry, resp. že tyto další záměry nejsou dostatečně. K tomu uvedl, že žádný z koridorů – jižní tramvajová tangenta, východní tramvajová tangenta a severní tramvajová tangenta do ploch vymezených oblastmi A1 a A7-A10 zjevně nezasahuje. Neztotožnil se ani s námitkou nesprávného posouzení kumulovaného vlivu koridoru vysokorychlostní trati Praha - Brno - hranice ČR, který je vymezen v zásadách jako územní rezerva. Uvedl, že koridor územní rezervy tedy představuje pouze ochranu území, aby v uvedeném koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní trať nedošlo ke změně podmínek, které by záměr znemožnily. Teprve poté, když se naleznou konkrétní řešení, které všem podmínkám a limitům v území vyhovuje, bude možné v rámci další aktualizace zásad koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať nahradit koridorem vysokorychlostní trať ve stejné trase nebo v jiné trase a zohlednit jej ve VVURÚ, a tedy i v hodnocení kumulativních a synergických vlivů.
217. Nejvyšší správní soud k tomu v rozsudku 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198 v části posouzení kumulativních a synergických vlivů vyložil, že posouzení kumulativních a synergických vlivů (Cumulative Environmental Assessment, tzv. CEA) je vysoce odbornou otázkou a ve vztahu ke konkrétním záměrům či koncepcím se jedná o činnost, do které správní soudy mohou zasahovat minimálně, a to pouze z hlediska, zda kompetentní správní orgán postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 - 133). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526 , publ. pod č. 2698/2012 Sb. NSS), dále plyne: „*Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. [...] V souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud přezkoumá, zda posouzení má uvedené náležitosti (zda bylo řádně provedeno), zda je srozumitelné a logicky konzistentní; samotnou odbornou obsahovou stránkou se však nezabývá.“*
218. Nejvyšší správní soud k tomu vyložil, že z přílohy č. 7 VVURÚ - Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy plyne, že zpracovatel **důsledně dbal** judikatorních závěrů dříve vyslovených tímto soudem (viz zejména s. 3 přílohy č. 7) a v souladu s nimi utvářel rovněž metodiku posouzení CEA. I od těchto závěrů nemá městský soud důvod se jakkoliv odchýlit a k věci dále uvádí následující.
219. Městský soud ze správního spisu zjistil, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů obsahuje samostatná dokumentace VVURÚ na stránce 64 a násl. a dále je k tomu zpracována samostatná studie – Příloha č. 7 a mapová část Příloha č. 8. V obou textových dokumentech a v navazující grafické části se charakterizují jednotlivé oblasti, které mohou být záměry dle Aktualizace ovlivněny (jde o vlivy na horniny, půdu, vodu, flóru a faunu, krajinu, ochranu přírody - zvláště chráněná území, soustavu NATURA 2000, přírodní parky, územní systém ekologické stability, významné krajinné prvky a památné stromy, vlivy na krajinný ráz, sídelní strukturu a urbanismus, vlivy na odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy, hmotné statky, kulturní dědictví). U každé této oblasti je obsaženo

dílčí hodnocení kumulativních a synergických vlivů, posouzení variant řešení, vyhodnocení ovlivnění a návrh kompenzačních opatření.

220. Detailně se hodnocením kumulativních a synergických vlivů zabývají přílohy 7 a 8 VVURÚ (mapová část). Plochy, kde mohou působit vlivy kumulativně a synergicky jsou postupně znázorněny ve výkresech A – E VVURÚ (výkres A – nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO₂ a suspendovaných částic PM₁₀ znázorňuje plochy A1-A10, B – ZPF/PUPFL, C – ochrana přírody, D – kulturní památky, E – horninové prostředí/povrchová voda). V textové části této přílohy pořizovatel konstatuje, že tyto skupiny vybral tak, aby potenciální negativní účinky kumulativních a synergických vlivů bylo možné snížit resp. kompenzovat charakterově obdobnými ochrannými opatřeními. Obecně se jedná o ty plochy, kde je navrhován větší počet záměrů.
221. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí poté dokumentace hodnotí ve vztahu k Aktivní variantě – základnímu řešení a v případě vedení Regionální varianty SOKP. Ve všech případech je vyhodnocena výhodnější Aktivní varianta nebo je zde srovnatelné řešení mezi oběma výhledovými variantami.
222. VVURÚ kompenzační opatření na snížení negativních vlivů poté obecně dělí do 3 základních kapitol:
- a) Opatření týkající se schvalovaných ZÚR hlavního města Prahy
 - b) Opatření pro navazující fáze územního plánování
 - c) Opatření prostředky územního plánování neovlivnitelná, spadající do dalších stupňů projektové přípravy, nebo jiných rozhodovacích procesů
223. Při posuzování vlivu Aktualizace na **klima a na znečištění ovzduší** identifikuje dokumentace celkem 10 oblastí označených ve výkresech A1 – A10, kde mohou působit vlivy kumulativně a synergicky. V oblasti A1 je navrhován koridor SOKP Z/502 DK a identifikuje se zde spolupůsobení synergie hluku a imisí. U plochy A3 se identifikuje spolupůsobení koridorů Z/503/DK (pouze severní část SOKP úsek Běchovice – D1 a Z/500/DK (pouze jižní část SOKP úsek Březiněves – Horní Počernice) z hlediska synergie imisí a hluku. U plochy A5 se nachází MÚK koridoru Z/503/DK (SOKP úsek Běchovice – D1), jedná se o MÚK navrhované stavby SOKP a ulice Černokostelecká v blízkosti Kolovrat, synergie imisí a hluku. U ploch A6, A7, A8 identifikuje dokumentace obecně synergii v důsledku zatížení území hlukem a současného znečištění ovzduší na již provozovaných komunikacích vlivem přerozdělení dopravy v důsledku nově navržených koridorů dopravní infrastruktury Aktualizací.
224. U těchto ploch se navrhovaná kompenzační opatření dělí do dvou skupin podle jejich zaměření na ochranu ovzduší a protihluková opatření. K **ochraně ovzduší** opět dokumentace zdůrazňuje (ostatně jako v Rozptylové studii), že především je nutné dodržovat strategický dokument „*integrováný program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha*“ Dále jsou zde vyjmenována kompenzační opatření většinou typu C - opatření k omezení prašnosti (7 druhů). Kompenzační **protihluková opatření** se dělí na aktivní (8 opatření) a pasivní (3).
225. Dále dokumentace zavádí obecná urbanistická protihluková opatření (typu A, B, C) – „*nově umístované chráněné stavby nesmí být umístovány do nadlimitně zasažených území viz. mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie*). *Chráněné stavby všeobecně neumístovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné,*

pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.“ Mezi chráněné stavby poté patří nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat k plánování a umístování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.

226. U plochy A9 – se nachází koridor Z/502/DK (SOKP úsek Ruzyně – Březiněves) a MÚK na navrhované stavbě SOKP. Na synergii má vliv i umístění nové paralelní vzletové a přistávací plochy letiště Praha - Ruzyně. Identifikovaná synergie vzniká v důsledku současného nadlimitního zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší ze silniční dopravy.
227. I u této plochy se navrhovaná kompenzační opatření dělí do tří skupin:
- ochrana ovzduší (7 opatření)
 - protihluková opatření ze silniční dopravy aktivní (8 opatření) a pasivní (3)
 - protihluková opatření z letecké dopravy např. omezení hluku z nočního provozu, pozemní operace letadel, počet pohybů letadel v denní a noční době, protihluková opatření uvnitř staveb, preferování ranvejí pro vzlety a přistání v denní a noční době, přípuštění letadel pouze určité vzletové hmotnosti, zavedení a používání systému monitoringu hluku z leteckého provozu a obecná urbanistická protihluková opatření
228. I v případě této plochy studie počítá s provedením obecných urbanistických protihlukových opatření (typu A, B, C) – „*nově umístované chráněné stavby nesmí být umístovány do nadlimitně zasažených území viz. mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie*). *Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.*“ Mezi chráněné stavby poté patří nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat k plánování a umístování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.
229. Vůči vymezení oblastí, kde mohou působit vlivy kumulativně a synergicky, však navrhovatelé vznášejí dvě námítky. Navrhovatelé namítli, že dokumentace nesprávně posoudila spolupůsobení hluku z letiště Praha – Ruzyně a přiléhajícího úseku SOKP až do Dolních Chaběr. Městský soud i na tomto místě vychází z toho, že detailně se vymezením oblastí Ruzyně SL/1 a oblastí zasažených nadměrným hlukem v Aktualizaci zabýval již Nejvyšší správní soud. Ten v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 – 157 dospěl k závěru, že „*z hlukových map (které obsahuje Akustická studie) je tedy nepochybně možné učinit si úsudek o průběhu jednotlivých izofonových pásem v denní a noční době, a tudíž i posoudit správnost grafického vymezení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy. Zakreslení izofony pro nadlimitně zatížené území má totiž přímý vztah k vymezení samotné oblasti SL/1. Zaprvé, obalová křivka nadlimitně zasaženého území vymezeného na Mapě č. 8 Přílohy č. 1 Akustické studie VVURÚ se svým vyobrazením plně shoduje s průběhem izofony ekvivalentní hladiny akustického tlaku vztažené k hygienickému limitu pro denní ($L_{Aeq-D} = 60\text{dB}$) a noční ($L_{Aeq-N} = 50\text{dB}$) dobu plynoucí z Mapové přílohy č. 3 Studie hluku. Totožný průběh limitních izofon v uvedených mapových podkladech pak implikuje i totožný průběh izofon o hodnotách o 5dB nižších. Tímto tedy bylo opětovně doloženo, že rozsah území oblasti SL/1 odpovídá soutisku ploch, jež tvoří obalové křivky denní ($L_{Aeq-D} = 55\text{dB}$) a noční ($L_{Aeq-N} = 45\text{dB}$) izofony, jakož i to, že grafické vymezení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy bylo provedeno jasným a v rozhodné době neměnným způsobem.... Stejně hodnocení je možné aplikovat i v případě Obrázku č. 5. na str. 15 Přílohy č. 1 - Akustické studie VVURÚ. Zde je, mimo zobrazení standardních příletových a odletových tratí Letiště Praha – Ruzyně, též červeně vyznačena plocha okolo letiště. Ta zcela zřejmě odpovídá zakreslení hraniční izofony a plochy pro nadlimitně zatížené území“.* Nejvyšší správní soud se tedy ztotožnil vymezením plochy SL/1 a

vymezení oblastí hlukem z leteckého provozu nadlimitně zasaženým (detailně srov. zejména odstavce 40-54 rozsudku). Výkres A mapové části Přílohy Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zohledňuje do plochy A1 (oblast Dolních Chaběr a Suchdola) fialovou hranicí označující vliv plochy SL/1 (tj. vliv hluku z provozu Letiště Praha – Ruzyně) a koridorů SOKP. V souladu s uvedeným východiskem tak nepochybně lze uzavřít, že v této oblasti hluk z leteckého provozu spolupůsobí s vlivy způsobenými SOKP, na což textová část hodnocení vlivů u plochy A1 nijak nereaguje. Táž dokumentace u plochy A9, v němž je spolupůsobení těchto vlivů hodnoceno výslovně, navrhuje přijmout rozsáhlá (výše uvedená) kompenzační opatření trojího druhu, aby postihla všechny uvažované negativní vlivy. Z logiky věci je poté zřejmé, že kompenzační opatření na eliminaci vlivů letecké dopravy budou mít vliv na celou plochu vymezenou jako SL/1, tedy nikoliv jen v oblasti Ruzyně, v níž je vymezena plocha spolupůsobení A9, ale i na plochu A1. Jakkoli tedy textová část vyhodnocení neidentifikuje u plochy A1 spolupůsobení vlivů SOKP a plochy SL/1, není tím podle městského soudu z uvedených důvodů hodnocení vlivů zatíženo vadou.

230. Dále navrhovatelé namítli, že vyhodnocení vlivů v oblasti A3 nezohledňuje kumulativní vlivy znečištění ovzduší Teplárnou Malešice a závodem společnosti Porr, a. s. - obalovna Běchovice – tj. stacionárními významnými zdroji emisí tuhých znečišťujících látek, oxidů dusíku, benzo(a)pyrenu a SOKP.

231. Městský soud na tomto místě s navrhovateli souhlasí v tom, že hodnocení souběhu těchto vlivů skutečně není v dokumentaci k posouzení kumulativních a synergických vlivů uvedeno. Z bodu 2.1.1.1. na str. 4 Rozptylové studie nicméně vyplývá, že byly hodnoceny bodové stacionární zdroje znečištění ovzduší, jako základní zdroj byly použity sestavy současných zdrojů znečištění k roku 2010, jako bodové zdroje byly hodnoceny všechny zvláště velké a velké zdroje REZZO 1 – celkem 142 zdrojů s nenulovými emisemi - a střední zdroje REZZO 2 s roční produkcí emisí NO_x přesahující 0,4 t za rok nebo s emisí částic $\text{PM}_{2,5}$ přes 0,1 t za rok – celkem 163 zdrojů. Vyhodnocení stávajícího stavu podle Rozptylové studie tak zohlednilo stav znečištění ovzduší způsobený i těmito zmíněnými zdroji (k tomu, že vynětí obalovny Porr, a.s. Běchovice z hodnocení nemělo vliv na Rozptylovou studii - viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 - 222 a rozsudek Nejvyššího správního soudu 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198). Rozptylová studie a studie hodnocení kumulativních a synergických vlivů poté hodnotí přínos (resp. vliv) realizace SOKP i ve vztahu k ploše identifikované jako A3. Rozptylové studie posuzuje stávající stav, nulovou variantu a variantu 1 ve všech ukazatelích znečištění ovzduší a vzájemné srovnání. VVURÚ, v části, která se věnuje vyhodnocení vlivů, tedy sice podle názoru městského soudu výslovně neidentifikuje spolupůsobící jednotlivé zdroje znečištění ovzduší, nicméně je zřejmé, že pokud reaguje kompenzačními opatřeními na navýšení znečištění ovzduší v oblasti v důsledku záměru SOKP, reaguje na spolupůsobení stávajícího a výhledového stavu znečištění. Právě pro hodnoty uvažované ve výhledovém stavu tu jsou současně navržena kompenzační opatření k eliminaci faktorů znečištění ovzduší.

232. V této části městský soud neprovedl důkaz grafickým znázorněním překryvu vlivů Letiště Ruzyně a úseku SOKP Ruzyně – Březiněves. Skutečnost, že plocha SL/1 znázorňující zatížení území částečně zasahuje do oblasti městských částí Suchdol a Dolní Chabry, kde se nachází koridor silničního okruhu, je nesporná a vychází i z mapy A grafické části přílohy Vyhodnocení vlivů na rozvoj území - Hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

233. Pokud jde o námítky nedostatečného vyhodnocení vlivu Aktualizace na oblasti NATURA 2000, VVURÚ obsahuje speciální Přílohu 4 – Hodnocení Natura 2000. Příloha neidentifikuje

žádné ptačí oblasti NATURA 2000, identifikuje 12 pražských území EVL Natura 2000 s tím, že 5 z nich zahrnuje ochranu biotopu (mj. Blatov a Xaverovský háj a Kaňon Vltavy u Sedlce).

234. VVURÚ ve vztahu ke každé oblasti identifikuje, zda konkrétní návrh ZÚR může mít vliv na lokality Natura 2000, anebo jej lze vyloučit. Vliv byl vyloučen v případě, že se v dostatečné vzdálenosti od konkrétních lokalit neplánují žádné konkrétní aktivity, nebo s ohledem na požadavky na ochranu EVL a povahu posuzovaných aktivit není ovlivnění reálně možné. VVURÚ poskytuje přehled záměrů a vytipované oblasti, které mohou ovlivnit EVL. Jsou mezi nimi EVL Kaňon u Sedlce a EVL Blatov a Xaverovský háj.
235. VVURÚ u EVL Kaňon Vltavy u Sedlce identifikuje jako předměty ochrany evropsky významná stanoviště
- 40A0 kontinentální opadavé křoviny
 - 6190 Panonské skalní trávníky
 - 6210 polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích
 - 8220 Chasmofylitická vegetace silikátových skalnatých svahů
 - 8230 Pionýrská vegetace silikátových skal

Odpůrce a navrhovatel se shodují, že evropsky významné stanoviště 40A0, byť tak není ve studii NATURA 2000 výslovně označeno, je ve skutečnosti prioritním stanovištěm.

236. Nejvýznamnější potenciální vlivy k této EVL charakterizuje příloha jako koridor kapacitních silnic SOKP stavby 518-519 a křižovatku mezi stavbami SOKP 518 a 519 a přivaděčem Rybářka. Způsoby negativního ovlivnění koridorem kapacitních silnic jsou identifikovány tím, že koridor přechází hluboce zařízlé údolí Vltavy mezi Bohnicemi a Suchdolem. Podle pořizovatele by nemělo dojít k přímému záboru EVL, protože EVL nebyla v trase silničního koridoru vymezena právě s ohledem na dlouhodobě plánovanou výstavbu SOKP. K přímému záboru chráněných evropských stanovišť tedy nedochází, přestože fyzicky biotop skalní stepi bude dílčím způsobem zasažen.

237. Potenciální možnost ovlivnění identifikuje příloha do následujících oblastí:
- *Fragmentace EVL* – koridor bude znamenat fyzickou fragmentaci EVL kapacitní komunikací, ta však zásadně neovlivní biotop skalní stepi na obou stranách komunikace. Komunikace teoreticky mírně omezí šíření rostlinných společenstev tvořených populacemi rostlin, ale nevyloučí je.
 - *Zastínění změny v oslunění evropských stanovišť* – zastínění je možné mostním objektem. Bude je možné kvantifikovat výpočtem na projektové úrovni. Ve fázi vymezení koridoru ZÚR lze předpokládat, že absence přímého osvětlení bude částečná a bude se měnit v průběhu roku. V případě výrazných změn v oslunění by teoreticky mohlo dojít ke změnám ekologických podmínek, které by mohly zvýhodňovat jiné typy rostlin. Právě proto, že případné změny v oslunění budou nejmenší v letním období, lze předpokládat, že extrémní stanovištní poměry se v době vegetačního optima neprojeví tak, aby se mohly projevit ve složení vegetace. Tomu bude bránit kvalita půdy, vysychání a vysoké teploty v letním období. Teoreticky může dojít v kvantitativním složení vegetačních jednotek od vyhraněných typů stanovišť k typům přechodným. Zásadní vliv se nepředpokládá i s ohledem na stávající mikrostanovištní poměry, které jsou variabilní s ohledem na půdní poměry, sklon, expozici vůči světovým stranám apod. Teoretické změny v oslunění se mohou týkat evropských stanovišť, která se vyskytují v bezprostředním kontaktu severně od koridoru komunikace (již od budoucího mostu se délka oslunění nezmění).
Ve vztahu k jednotlivým stanovištím příloha poukazuje takto na plochu ovlivnění od 0,9 do 3,1 % plochy stanoviště.

- *Změna vodního režimu* v důsledku vytvoření srážkového stínu – zde pořizovatel vychází z toho, že se jedná o biotopy skal a skalních stepí bez výraznějších zdrojů a zásob vody, stanoviště jsou závislá na srážkové vodě, která steče po povrchu skály. Jedná se o stanoviště extrémně vysychavá. Stabilita hydrologických poměrů stanovišť skalních stepí ve smyslu zadržetí vody je více ovlivňována okolními lesními a nelesními porosty dřevin. Nedostatek vody nebude limitujícím faktorem pro existenci skalní stepi.
- *Eutrofizace* – provoz plánované komunikace bude znamenat změny v distribuci zdrojů výfukových plynů, tedy i oxidů dusíku. SOKP bude znamenat navýšení v bezprostředním okolí nárůst koncentrace dusíku o 10 – 30 ug/m³. Rozhodující bude ale celková produkce dusíku v širším území Prahy ze všech zdrojů a následná atmosférická depozice.

238. Ve vztahu vlivu křižovatky mezi stavbami SOKP 518 a 519 a přivaděčem Rybářka vs. EVL Kaňon Vltavy u Sedlce příloha charakterizuje, že křižovatka zasahuje až k hranici části EVL. Na podrobnější úrovni územního plánování je tvar křižovatky podrobněji zpracován, nezbytnou podmínkou je vyloučit zásah do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a zachovat dostatečný odstup křižovatky od EVL.

239. V případech obou vlivů z uvedené přílohy městskému soudu vyplynulo, že SOKP mít na EVL negativní vliv nepochybně bude. Žádný z vlivů (záměrů) však podle přílohy nebude mít destruuující vliv na lokalitu. V prvním případě je úsek SOKP jen jedním z více faktorů ovlivňujících vývoj v dané lokalitě, u druhého záměru je to dáno zejména podmínkou zachování odstupu od EVL. Městský soud se proto ztotožnil s hodnocením vlivu SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce jako „*mírného negativního*“.

240. K námitce, že k této lokalitě odpůrce změnil přístup oproti hodnocení Natura 2000 provedeného pod zn. 05/2012, městský soud uvádí následující. Rozdíl mezi oběma výslednými hodnoceními vlivu SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce vyplývá podle názoru městského soudu z celkového obsahu vyhodnocení vlivu SOKP na EVL, jak jej provedl pořizovatel dokumentace. V dokumentu 05/2012 bylo důvodem výsledného vyhodnocení vlivu stupněm -3 to, že zde pořizovatel v podstatě vůbec vliv SOKP na tuto EVL nevyhodnotil. Dokumentace uváděla, že ZÚR je samostatná a nadřazená úroveň územního plánování a nelze předjímat, jak bude na podrobnější úrovni zpracování vybráno řešení v rámci koridoru vymezeném právě v ZÚR. Tehdejší dokument tedy poměrně alibisticky přenechal určitou míru hodnocení vlivu koridoru SOKP pro nižší stupně územního plánování. Od toho se však pozdějším vyhodnocením z roku 2013 pořizovatel odprostil a naopak vyhodnocení vlivu SOKP pro účely ZÚR provedl sám. Jak již městský soud uvedl, podle jeho názoru srozumitelným a přezkoumatelným způsobem poté vyhodnotil vliv jako mírný negativní. Tyto skutečnosti podle městského soudu přitom vyplývají z obsahu obou dokumentací. Pokud navrhovatelé v této souvislosti namítli, že pořizovatel studie změnil hodnocení účelově, nic ke konkrétně tomuto tvrzení v řízení nevyšlo najevo.

241. Navrhovatelé taktéž namítli, že posouzení záměru vůči EVL Kaňon Vltavy u Sedlce bylo nesprávně provedeno vzhledem k tomu, že se v lokalitě nacházejí evropsky významná stanoviště, které zasluhují prioritní ochranu. Poukazují na to, že podle ustanovení § 45i odst. 9 ZOPK (ve znění účinném ke dni vydání Aktualizace tj. k roku 2014) platí, že pokud posouzení koncepce nebo uskutečnění záměru podle § 45i odstavce 2 zákona prokáže negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a neexistuje variantní řešení bez negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle odstavce.

Dále poukazují na to, že podle ustanovení § 45i odst. 10 ZOPK, jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise.

242. Městský soud v Praze k tomu v rozsudku ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 – 222 na základě *systematického výkladu* stavebního zákona a ZOPK vyložil, že s účinností od 1. 1. 2013 nově koncipované ustanovení § 37 odst. 8 stavebního zákona (po novele provedené zákonem č. 350/2012 Sb.) stanoví, že pokud z posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast vyplývá, že zásady územního rozvoje mají „významný negativní vliv“ na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, postupuje se podle § 45i ZOPK. Městský soud poté zdůraznil, že postup podle ustanovení § 45i zákona, tedy postup podle ustanovení odstavců 9 a 10, je výslovně vyhrazen pouze pro případy, kdy posuzované zásady územního rozvoje mají „významný negativní vliv“ na příznivý stav předmětu ochrany. Městský soud uzavřel, že toto znění právního předpisu přitom bylo pro postup při přijímání přezkoumávaného opatření obecné povahy zněním rozhodným.

243. V souladu s výše uvedeným právním názorem tedy již v době nabytí účinnosti Aktualizace platilo, že postup podle ustanovení § 45i odst. 9 a 10 (který se týká prioritních stanovišť) zákona o ochraně přírody a krajiny, byl nezbytný pouze v případě, že záměr či koncepce byly vyhodnoceny jako záměr či koncepce s „významně negativním vlivem“. Pořizovatel však vliv SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce vyhodnotil jako mírně negativní – 1. Skutečnosti, pro které byl vliv záměru SOKP na tuto EVL vyhodnocen jako mírně negativní (tudíž nikoliv jako významně negativní, jenž by v době nabytí účinnosti Aktualizace aktivoval postup podle § 45i ZOPK) hodnotil městský soud již výše a ztotožnil se s nimi. Taktéž Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198 výslovně uvedl, že námitka o nutnosti aplikovat § 45i odst. 9 zákona v případě EVL Kaňon Vltavy u Sedlce nebyla důvodná - shodl se tedy s městským soudem v tom, že záměr SOKP neměl významný negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Ze všech těchto důvodů je poté městský soud toho názoru, že pokud nebyl shledán významný negativní vliv SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, nemohl se ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce uplatnit postup ani podle ustanovení § 45i odst. 9 (tj. nezbytnost návrhu méně invazivního variantního řešení) či podle odst. 10 zákona (tj. možnost schválení koncepce či záměru jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí).

244. Pokud jde o námitku, že navrhovaná šíře koridoru SOKP zasahuje do EVL více, než je šířka jejího přerušení, městský soud poukazuje především na to, že již Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 7. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198 uvedl, že odpůrce byl povinen respektovat vymezení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce tak, jak byl zaveden nařízením vlády a umístěn na evropském seznam EVL. Bylo proto legitimní, pokud s takto vymezenou EVL dále pracoval. Navržený koridor SOKP má však na EVL, jak je výše uvedeno, mírný negativní vliv. Městský soud k tomu dodává, že navržení SOKP v Aktualizaci, byť je učiněno zjevně v širším měřítku, než je reálně stanovená šíře přerušení EVL, pochopitelně samo o sobě není na újmu existence EVL. Navíc samotná realizace tohoto záměru je daná limitem tohoto území – vedením úseku SOKP je možné výhradně pouze v místě přerušení EVL - k tomu se ostatně přihlásil odpůrce již v samotném výroku Aktualizace, jak bylo vymezeno výše.

245. V této části neprovedl městský soud důkazy těmito podklady:

Shodu s prvopisem potvrzuje Simona Štěpinová.

- **Vyobrazení evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce** - výkres vymezující tuto EVL obsahuje grafická část přílohy 4 - NATURA 2000 vyhodnocení vlivu na rozvoj území (VVURÚ) a grafická část – mapa C - Přílohy 7 VVURÚ– Hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Není přitom sporné, jak je lokalita vymezena, ani to, kde je přerušena, a že v místě přerušeni je plánovaný koridor SOKP.
- **Podklad „Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP“ – autorů Hummel, Volf, Volfová z července 2014** – tento podklad hodnotil již městský soud v řízení vedeném pod sp. zn. 10A 159/2015. Skutečnosti, které obsahují části, na které navrhovatelé v této studii poukazovali, obsahují studie NATURA 2000 05/2012 a 2013. Studie tak do věci nepřinášejí nové skutečnosti.
- **Srovnání zdrojů NATURA 2000 05/2012 a 2013** – Skutečnost, že hodnocení NATURA 2000 z roku 2013 pro lokalitu EVL Kaňon Vltavy u Sedlce je mírnější než hodnocení NATURA 2000 z roku 2012, je nesporná. Hodnocení těch důvodů, které vedly pořizovatele k odlišnému závěru ve studii NATURA 2000 z roku 2013, městský soud vyložil v odůvodnění.

246. K námitce dostatečného nevyhodnocení vlivu SOKP na EVL Blatov a Xaverovský háj městský soud zjistil, že u této lokality je podle tabulky uvedené v Příloze 4 uvažováno s vlivem mj. územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (Wien, Bratislava) a s vlivem modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly. Tato lokalita tedy není podle VVURÚ koridorem SOKP vůbec ovlivněna. Jestliže navrhovatelé tvrdí, že tento závěr je nepřezkoumatelný, městský soud poukazuje na to, že uvedené textové hodnocení neovlivnění lokality koridorem SOKP potvrzuje grafická část hodnocení NATURA 2000 (Schéma 1) ve spojení s grafickou částí – mapou C – Přílohy hodnocení kumulativních a synergických vlivů, z níž vyplývá, že SOKP tuto lokalitu obchází. Při měřítku 1:50.000 schéma je umístění EVL asi o necelý 1 km od navrhovaného koridoru SOKP. Pokud navrhovatelé tvrdí, že by tato EVL přes svoji vzdálenost měla být ovlivněna nárůstem imise, zplodin, hluku a vibrací z úseku SOKP, sami přímo nijak nespecifikují, v jaké intenzitě a v jakém rozsahu by v této vzdálenosti mohl úsek SOKP tuto EVL ovlivnit. K takto obecně konstruované námitce navrhovatelů proto městský soud taktéž jen obecně poukazuje na to, že záměr SOKP úseku Běchovice – D1 předpokládá přijetí kompenzačních opatření, která mají eliminovat vlivy tohoto úseku na životní prostředí v jeho okolí (k tomu srov. výše). S přihlédnutím ke vzdálenosti úseku SOKP od EVL se přitom městskému soudu jeví tato opatření jako logická a dostatečná.

Ad C) Námitka rozporu Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování

247. Městský soud se na závěr zabýval námitkou, v níž navrhovatelé namítli rozpor Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování se zákonným účelem zásad územního rozvoje podle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona. Jednotlivé námitky, které navrhovatelé k tomuto bodu uplatnili, postupně vypořádal městský soud již v předešlé části odůvodnění. Městský soud proto na tyto závěry odkazuje.

248. Pokud jde o námitku, že odpůrce nezkoumal varianty řešení, odkazuje městský soud na úvodní část odůvodnění svého rozsudku, v níž se zabýval tím, že ani Aktualizace samotná a ani posouzení vlivu na oblasti NATURA 2000 nevyžadovaly variantní řešení. Návrhové body proti způsobu vyhodnocení vlivů na životní prostředí, hodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivu záměru SOKP na Evropsky významné lokality Natura 2000 Blatov a Xaverovský háj a Kaňon Vltavy u Sedlce vypořádal městský soud v rámci vypořádání bodu D, na který v podrobnostech znovu odkazuje. Městský soud v Praze má přitom v souhrnu za to, že vyhodnocení vlivů Aktualizace v části SOKP na životní prostředí provedl odpůrce

komplexně, řádně, identifikoval negativní vlivy záměru a ve výsledku navrhl vhodně i kompenzační opatření – která budou v rámci územního řízení hodnocena podle jejich efektivity v dané lokalitě – na zmírnění či vyloučení negativních vlivů. Pokud mají navrhovatelé za to, že v případě Aktualizace nebylo prokázáno, že záměr SOKP nebude realizovatelný z hlediska zákonem stanovených limitů znečištění ovzduší a hluku, odkazuje městský soud na vypořádání námitek v bodu B, v níž se zabýval vlivem těchto ukazatelů na lidské zdraví a možnost umístění výstavby v takovém území, a na vypořádání námitek v bodu D, v níž přezkoumával hodnocení vlivů Aktualizace na životní prostředí z hlediska zatížení imisí znečišťujících látek a hlukem. Ve všech případech městský soud zohlednil, že odpůrce navrhl soubor kompenzačních opatření, která bude nutno na nižší úrovni územně plánovací dokumentace a územního a stavebního řízení respektovat. To vše podle názoru městského soudu vytváří dostatečný předpoklad, že realizací záměrů Aktualizace se dostojí požadavkům a cílům územního plánování, jak je vymezuje ustanovení § 18 a § 19 stavebního zákona.

V. Závěr a náklady řízení

249. Ze shora uvedených důvodů Městský soud v Praze uzavírá, že Aktualizace jako koncepční nástroj územního plánování správně identifikuje, respektuje a hodnotí negativní vlivy SOKP na řešené území. Aktualizace současně dostatečně stanovuje široký soubor kompenzačních opatření k tomu, aby byly tyto negativní jevy eliminovány či podstatně zmírněny. Záměr Aktualizace v části vymezení koridoru SOKP, vyhodnocením jeho vlivů a současně navrženými kompenzačními opatření na jejich eliminaci podle názoru městského soudu zcela dostojí úkolům a cílům, jež jsou vymezeny územnímu plánování. Městský soud proto neshledal, že by napadené opatření obecné povahy bylo vydáno v rozporu se zákonem, anebo že by nebylo vydáno zákonem stanoveným postupem. Návrh na zrušení Opatření obecné povahy č. 43/2014 podle § 101d odst. 2 s. ř. s. proto zamítl.
250. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovatelé jako procesně neúspěšná strana nemají podle tohoto ustanovení nárok na náhradu nákladů řízení. Ve věci měl plný úspěch odpůrce, který byl zastoupen advokátem. Podle ustálené judikatury se však správním orgánům náhrada nákladů na zastoupení advokátem nepřiznává s tím, že disponují na svěřeném úseku veřejné správy dostatečnými znalostmi a zkušenostmi, pro něž musí být schopny kvalifikovaně hájit svůj veřejně mocenský akt v soudním řízení správním; náklady na zastoupení advokátem nejsou účelně vynaložené (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2007, čj. 6 As 40/2006-87, publ. pod č. 1260/2007 Sb. NSS).
251. Výrok o nákladech řízení osob zúčastněných na řízení je dán ustanovením § 60 odst. 5 s. ř. s. Osoby zúčastněné na řízení žádné náklady neuplatnily a nevznikly jim ani žádné náklady v souvislosti s plněním povinností, kterou by jim soud uložil. Náhradu nákladů jim proto městský soud nepřiznal.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení.

Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-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.

V Praze dne 18. prosince 2018

JUDr. Ing. Viera Horčicová v.r.
předsedkyně senátu