



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Petra Černého, Ph.D., a soudců Mgr. Ladislava Vaško a JUDr. Martiny Vernerové ve věci

navrhovatelů:

a) Obec Přestavlký

sídlem Přestavlký 56, 413 01 Roudnice nad Labem

b) Sdružení měst a obcí KORIDOR D8, z. s., IČO: 10941002

sídlem Zrzavého 1705/2a, 163 06 Praha 6

oba zastoupeni Mgr. Beatou Sabolovou, LL.M., advokátkou

sídlem Komunardů 1001/30, 170 00 Praha 7

proti
odpůrci:

Ústecký kraj

sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

za účasti osob
účastněných na řízení:

1) Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234

sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

zastoupena advokátem JUDr. Jaromírem Bláhou

sídlem Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha 8

2) Česká republika – Ministerstvo dopravy

sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024,

takto:**I. Návrh se zamítá.**

II. Žádný z účastníků **nemá** v řízení o žalobě a kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209, právo na náhradu nákladů řízení.

III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** v řízení o žalobě a kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209, právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění (nosné důvody):

1. Zastupitelstvo Ústeckého kraje (dále jen „*zastupitelstvo*“, v citacích též „ZÚK“) usnesením č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024 vydalo 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „*napadená aktualizace*“, v citacích též „5aZÚR ÚK“). Touto aktualizací *zastupitelstvo* v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK“) vymezilo na území Ústeckého kraje návrhový koridor ŽD1 pro železniční vysokorychlostní trať RS4 v úseku od hranice Středočeského a Ústeckého kraje u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem (dále jen „*koridor ŽD1*“) a zrušilo koridor územní rezervy VRT – ZR1 (dále jen „*územní rezerva*“).
2. Soud zdůrazňuje, že v dané věci již jednou rozhodoval rozsudkem ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209, jímž návrh navrhovatelů zamítl. Nejvyšší správní soudu (dále jen „NSS“) však ke kasační stížnosti navrhovatelů rozsudkem ze dne 30. 4. 2026, č. j. 6 As 168/2025-81 (dále jen „*zrušující rozsudek*“), rozsudek zdejšího soudu zrušil a věc vrátil zdejšímu soudu k dalšímu řízení. NSS ve zrušujícím rozsudku konstatoval, že shledal důvodnou námitku navrhovatelů, že krajský soud na základě nesprávného výkladu čl. 83a PÚR považoval předvýběr možných variant Ministerstvem dopravy za závazný. Závěry zrušujícího rozsudku NSS, které zdejší soud plně respektuje, jsou pro zdejší soud dle § 110 odst. 4 s. ř. s. závazné a zdejší soud z nich bude vycházet v další částech odůvodnění tohoto rozsudku.
3. Návrh není důvodný.
4. Soud zdůrazňuje, že soudní řízení ve správním soudnictví je ovládáno zásadou koncentrace, jež nachází svůj odraz v § 101b odst. 2 věta druhé s. ř. s., podle které obsahuje-li návrh návrhové body, *nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body*. V případě po procesní stránce perfektního návrhu, jaký byl podán i v nyní řešené věci, je tedy pozdější uplatňování dalších návrhových bodů, které nejsou jen rozhojněním či upřesněním v návrhu uplatněné argumentace, zcela vyloučeno. Soud se proto může věcně zabývat jen těmi návrhovými body, které byly řádně uplatněny v samotném návrhu. Projednání později uplatněných návrhových bodů by znamenalo nepřípustné porušení principu koncentrace řízení (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 AOs 2/2012-27, nebo ze dne 23. 4. 2015, č. j. 10 As 96/2014-62). Z těchto důvodů soud nemohl přihlížet k těm návrhovým bodům, které navrhovatelé nově vznesli v replice nebo při ústním jednání, tj. po nastoupení účinků koncentrace řízení spojených s podáním procesně perfektního návrhu.
5. Navrhovatelé až v replice (označené jako příloha 2) zmínili stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 6. 10. 2021 a jeho následnou změnu, v návrhu však o tomto stanovisku krajského úřadu nebyla žádná zmínka. Rovněž až v replice (označené jako příloha 3) navrhovatelé poukázali na to, že ze Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora z roku 2020 vyplývá, že finanční prostředky určené EU na budování TEN-T infrastruktury nemohly být Českou republikou dosud plně čerpány pro nesoulad v oblasti životního prostředí; výsledkem je, že Česká republika není schopná cca od roku 2016 např. ve srovnání s Polskem čerpat finance na budování nové infrastruktury TEN-T, a že z toho vyplývá, že Česká republika proto za období 2014-2020 přišla o příležitost financování ve výši 160 046 305 000 Kč. Až při jednání soudu navrhovatelé uvedli,

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

že pro umístění terminálu Roudnice nad Labem již byla zveřejněna EIA, podle níž má být u terminálu, který je jen 500 metrů od EVL Kleneč, 3 000 parkovacích míst, a že se navrhovatel b) účastní řízení o EIA o rozšíření dálnice D8, při kterém bylo řečeno, že veškeré vlivy musí být posouzeny spolu s VRT.

6. Navrhovatelé až v replice ze dne 1. 10. 2026 nově namítali, že odpůrce neobjasňuje, které konkrétní varianty studie obsažené na stranách 100 a 101 odůvodnění 5aZÚR ÚK prověřoval, jaká byla kritéria jejich vyřazování, jak dopadlo jejich environmentální srovnání, které trasy byly funkčně rovnocenné a proč z údajných „desítek variant“ nakonec zůstaly právě (jen) A, B a C; výčet názvů studií není „odůvodněním“ výběru variant. Dále až v replice navrhovatelé poprvé zmínili, že varianta B byla navržena v podélném souběhu s koridorem E10b pro dvojité vedení 400 kV v prostorově omezeném místě Lounky/Chodouny, přestože tato kolize „*neumožňuje provedení přeložky vedení 400 kV*“ a že přeložka v daném rozsahu není možná ani kvůli dlouhodobější odstávce. Taková kolize však musela být zjevná již při návrhu varianty B a je dle navrhovatelů otázkou, proč vůbec varianta B byla navržena. Rovněž až v replice nově namítali, že umístění varianty A v bezprostřední blízkost muničního skladu AČR Travčice vyvolává důvodné pochybnosti, neboť nepřijatelné riziko výbuchu a nefunkčnost takového trasování musely být zjevné již při jeho návrhu. Novým tvrzením soud shledal též námitku navrhovatelů, že pokud odpůrce tvrdí, že studie dokazují, že varianty A, B a C byly jedinými rozumnými variantami, musí být zřejmé, že v pořizovacím procesu bylo vyhodnoceno, která studie kterou trasu posuzovala, jaká kritéria použila, jaké byly výsledky a proč byly ostatní funkčně rovnocenné možnosti vyloučeny a že nelze vystačit s obecným tvrzením, že „desítky variant“ byly v minulosti prověřeny. Uvedení jejich seznamu v odůvodnění 5aZÚR ÚK nedokládá, že byly předloženy veřejnosti a odborně posouzeny v rámci samotného pořizovacího procesu. Soud zdůrazňuje, že všechny tyto námitky mohli navrhovatelé uplatnit již v jejich návrhu, neboť výčet studií obsažených na stranách 100 a 101 odůvodnění 5aZÚR ÚK i vedení trasy variantami A a B vyplývaly již ze samotné napadené aktualizace a jejích příloh. Za takové situace nic navrhovatelům nebránilo v tom, aby výše uvedené námitky uplatnili na počátku tohoto soudního řízení.
7. Všemi těmito novými námitkami, které nebyly obsaženy v samotném návrhu, se soud s ohledem na výše popsanou zásadu koncentrace řízení nezabýval.
8. Soud tak shrnuje, že odpůrce řádně a přezkoumatelným způsobem reagoval na všechny námitky navrhovatelů. Nelze proto souhlasit s navrhovatelem v tom, že by napadená aktualizace mohla být z tohoto důvodu soudem vyhodnocena jako nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů.
9. Lze též poukázat na stranu 56 rozhodnutí o námitkách, kde odpůrce konstatoval, že „*zajištění souladu koncepce Rychlých železničních spojení – včetně trati, pro niž je vymežován koridor ŽD1, s naší i evropskou legislativou a mezinárodními dohodami, bylo řešeno na úrovni státu v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Z krajské úrovně nelze železniční koridor mezinárodního, ale ani celostátního významu primárně vymežovat, tedy ani hodnotit podklady pro jeho vymezení*“.
10. Námitky týkající se nedostatečnosti SEA řešil odpůrce na stranách 67 až 76 rozhodnutí o námitkách, kde se podrobně zabýval jednotlivými hodnocenými vlivy a hledisky. Odpůrce v zásadě vycházel z toho, že dosud není známo konkrétní technické řešení stavby (to ani není předmětem *napadené aktualizace*), tudíž předpokládané vlivy budou podrobněji hodnoceny až v dalších fázích (územní plány, řízení o záměru). Soud nesdílí názor navrhovatelů, že je toto vypořádání daných námitek příliš obecné a bezobsažné. Odpůrce jasně a přezkoumatelně formuloval svůj právní názor. Otázku jeho správnosti soud zodpoví níže.
11. Pro úplnost soud dodává, že neshledal takové nedostatky odůvodnění *napadené aktualizace*, které by bránily jejímu přezkoumání v mezích návrhových bodů, a ke kterým by tak musel přihlédnout z úřední povinnosti. Lze tedy uzavřít, že *napadená aktualizace* ani rozhodnutí o námitkách navrhovatelů a vypořádání jejich připomínek netrpí namítanou nepřezkoumatelností. Příslušné námitky tak nejsou důvodné. Soud nesdílí ani názor navrhovatelů, že odpůrce přijaté řešení komplexně nezdůvodnil. Rovněž NSS ve zrušujícím rozsudku považoval napadenou

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

aktualizaci za přezkoumatelnou a dostatečně odůvodněnou, a to i v části obsahující rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (srov. odst. 101 zrušujícího rozsudku).

12. Lze odkázat na konstantní judikaturu Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“), podle níž je třeba rozlišovat mezi aktivní procesní legitimací navrhovatele v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy jako samotnou podmínkou přípustnosti návrhu na straně jedné, a mezi aktivní věcnou legitimací návrhu, tedy otázkou jeho důvodnosti (posuzování aktivní procesní legitimace je součástí hodnocení přípustnosti návrhu, posouzení legitimace věcné je již součástí hodnocení věci samé, viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS). Případný nedostatek aktivní procesní legitimace navrhovatele k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy vede k odmítnutí návrhu, zkoumání aktivní věcné legitimace je součástí posouzení důvodnosti návrhu.
13. Soud zdůrazňuje, že případné „změny“ stanovisek vydaných dotčenými orgány jsou výsledkem standardních dohodovacích jednání, případných řešení rozporů vedených podle příslušných procesních pravidel dle stavebního zákona. Výsledky těchto jednání a celkové řešení rozporů představují zákonný podklad pro vydání stanoviska SEA.
14. Je třeba zmínit, že dotčené orgány jsou povinny uplatňovat stanoviska v souladu s právními předpisy, jejichž veřejné zájmy chrání, a své požadavky musí řádně odůvodnit. Pořizovatel je přitom povinen jejich stanoviska vyhodnotit a při pořizování územně plánovací dokumentace dbát na to, aby byly respektovány právní předpisy a veřejné zájmy chráněné dotčenými orgány. Tento rámec zároveň vyžaduje, aby případné rozpory mezi dotčenými orgány byly řešeny postupem stanoveným zákonem, konkrétně např. § 4 odst. 8 stavebního zákona, kde je explicitně počítáno s tím, že pořizovatel musí projednat obdržená protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů. Dohodovací řízení je ze své podstaty určeno k řešení rozporů mezi dotčenými orgány. Zákon s tímto postupem výslovně počítá a předpokládá, že výsledkem může být i změna původního stanoviska dotčeného orgánu, pokud po projednání a doplnění podkladů dospěje k jinému závěru. Pořizovatel má nejen oprávnění, ale přímo zákonnou povinnost pokusit se rozpory odstranit, aby bylo možné v procesu pořizování dokumentace pokračovat. Součástí tohoto postupu je též hledání řešení, které je přijatelné pro všechny zúčastněné. Změna stanoviska proto není sama o sobě podezřelá – naopak, je jedním z legitimních a očekávaných výsledků tohoto řízení. Samotná skutečnost, že po dohodovacím jednání došlo ke změně stanoviska, neznamená porušení zásad transparentnosti nebo předvídatelnosti výkonu veřejné správy, pokud k ní došlo po projednání věci, se zohledněním nových informací, vysvětlení nebo úprav návrhu. Účelem dohodovacího řízení není mechanické potvrzení původních názorů, ale dosažení shody, která umožní věcný a zákonný postup pořizování ZÚR.
15. Pokud tedy dotčené orgány po dohodovacím řízení změnily svá stanoviska, neboť byly odstraněny rozpory mezi příslušnými orgány, byl tento postup v souladu se zákonem. Soud dále podotýká, že upravené vyhodnocení SEA a naturové posouzení, která představují nezbytné podklady pro stanovisko SEA, byly zveřejněny současně s tímto stanoviskem, a jsou tak veřejně a transparentně dohledatelné v Informačním systému SEA. Nedůvodná je tak námitka navrhovatelů, že stanoviska dotčených orgánů odporují zásadám transparentnosti a předvídatelnosti veřejné správy.
16. Soud zároveň zdůrazňuje, že navrhovateli vyjmenované dotčené orgány (AOPK, Ministerstvo kultury, krajská hygienická stanice) řádně odůvodnily, proč s vybranou variantou ŽD1-C po projednání s pořizovatelem souhlasily. Soud v této souvislosti odkazuje na přílohu č. 5 *napadené aktualizace*, kde jsou zcela transparentně obsažena původní stanoviska uvedených orgánů, průběh dohodovacího řízení i konečná souhlasná stanoviska daných orgánů (v případě AOPK srov. strany 5 až 18, u Ministerstva kultury strany 29 až 42 a u krajské hygienické stanice strany 77 až 91 uvedené přílohy č. 5). V podrobnostech soud na přílohu č. 5 *napadené aktualizace* odkazuje. Skutečnost, že navrhovatelé nesouhlasí s tím, že dotčené orgány nakonec souhlasily s vybranou variantou, neznamená, že by daná stanoviska měla být nepřezkoumatelná.

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

17. Stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 31. 1. 2023, č. j. MŽP/2022/710/5141, navrhovateli označené jako „*Stanovisko 2 MŽP*“, představovalo řádné odborné vyjádření dle § 42b odst. 4 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Ministerstvo životního prostředí požadovalo ve vyhodnocení SEA doplnit konkrétní požadavky. Následně byly tyto požadavky ve vyhodnocení SEA, resp. naturovém posouzení, na které bylo ve stanovisku ze dne 31. 1. 2023 poukázáno, doplněny. Na základě takto doplněných relevantních podkladů bylo legitimně vydáno konečné souhlasné stanovisko SEA. Soud tak neshledal, že by souhlasná stanoviska výše uvedených orgánů byla vydána v rozporu se zákonem, byla nepřezkoumatelná, jakož ani to, že by měla být nezákonná. Soud na základě výše uvedeného nemohl přisvědčit ani nepodloženému tvrzení navrhovatelů o tom, že odpůrce měl na dotčené orgány vyvinout nepřípustný tlak, aby se podřídily politickému zadání vlády. Soud dále odkazuje na odst. 87 až 98 zrušujícího rozsudku, v nichž NSS konstatoval nedůvodnost námitek navrhovatelů týkajících se změny stanovisek dotčených orgánů.
18. Soud podotýká, že NSS ve zrušujícím rozsudku shledal, že zdejší soud ve svém předchozím rozsudku nesprávně dovodil, že předvýběr variant provedený Ministerstvem dopravy byl pro pořízení AZÚR závazný a že se od těchto variant nebylo možno odchýlit (viz např. body 81, 95, 99 a 100 předchozího rozsudku zdejšího soudu).
19. Z uvedeného plyne, že předvybrané varianty Ministerstvem dopravy nebyly pro odpůrce závazné.
20. Soud odkazuje na odůvodnění 5aZÚR ÚK, v němž je na např. stranách 12, 15 a 100 a 101 obsaženo: „*Navrhovanému řešení, tj. způsobu vymezení koridoru ŽD1 na území Ústeckého kraje, však předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic o. s., jakožto oprávněným investorem záměru; např. Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj (CityPlan spol. s r. o., 2010), Územně technická studie „VRT Praha – Litoměřice“ (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014), Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“ (SUDOP PRAHA a.s., 2015), Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR (SUDOP PRAHA a.s., 2015), Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha (2015), Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020). Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny.*“
21. Z uvedeného je dle soudu patrné, že v případě předvybraných variant Ministerstvem dopravy se nejednalo o nějaký náhodný výběr tří variant, ale že vybrané varianty byly výsledkem dlouholetého procesu vývoje trasování VRT v Ústeckém kraji, které mají podklad v minulosti pořízených odborných a oborových strategií či studií. Varianty vybrané Ministerstvem dopravy tedy vstupovaly do pořizovacího procesu jako výchozí odborné podklady.
22. Soud dále připomíná, že rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant učinila jeho Centrální komise na základě Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany ze dne 10. 12. 2020. Tato studie, byť formálně zmiňovala i variantu vedení koridoru VRT *územní rezervou*, reálně počítala se dvěma variantami trasování VRT, a to s variantou A – *Mrchový kopec* a s variantou B – *Holý vrch*. V *napadené aktualizaci* je vícekrát zmiňováno rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ohledně schválení Studie proveditelnosti. Jiné rozhodnutí Ministerstva dopravy, kterým by byly vybrány varianty uváděné Správou železnic v návrhu ze dne 25. 1. 2022, není v *napadené aktualizaci* zmiňováno a soud žádné takové rozhodnutí nenalezl ani v předložené spisové dokumentaci. Podle vyjádření Správy železnic k návrhu žádné jiné „*vybrané varianty Ministerstvem dopravy*“ tak, jak požaduje PÚR, neexistují. U varianty C – *Pod Bulfem* je zřejmé, že se jedná o variantu, která je z převážné části shodná s variantou B, kdy rozdílný je pouze úsek několika kilometrů severně od Roudnice nad Labem a následně až do Ústí nad Labem je trasa shodná.
23. Z *napadené aktualizace* (strana 4 úvodního dokumentu) soud zjistil, že ve Studii proveditelnosti byly skutečně zahrnuty jen varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý vrch*, zatímco třetí jen mírně odlišnou variantu C – *Pod Bulfem* připravila Správa železnic až později. Správa železnic na 4. jednání Pracovní skupiny hejtmana Ústeckého kraje, konaném dne 22. 7. 2021, představila nový návrh vedení

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

připravované vysokorychlostní železnice, který reaguje na dosavadní připomínky učiněné v rámci skupiny a na stávající limity území ve variantách *Mrchový kopec* a *Holý vrch*. Proto byla doplněna další varianta *Pod Bulfem* vycházející z varianty *Holý vrch*. V *napadené aktualizaci* je rovněž zmíněno, že výše uvedené pracovní skupiny se účastnili zástupci obcí a rovněž Ministerstva dopravy. Později na základě výsledku jednání této pracovní skupiny podala Správa železnic návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém byly uvedeny varianty A, B a C.

24. Ve spisové dokumentaci se objevuje ještě varianta H (popř. varianta CH, která je mírně upravenou variantou H – pozn. soudu). Varianta H představuje neoficiální alternativní návrh vedení vysokorychlostní trati (VRT) Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, který nechal zpracovat Martin Hausenblas ve spolupráci s projekční kanceláří PRO CEDOP s.r.o. jako reakci na oficiální návrhy Správy železnic.
25. Obec Polepy (jde o připomínky a námítky, které obec Polepy podala za obce Černěves, Hrobce, Chodouny, Libotenice, Polepy a Židovice – pozn. soudu) ve svých připomínkách ze dne 30. 1. 2023, které měly celkový rozsah 37 stran, uvedla k variantě H toliko následující: „*Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř. kompromisní varianta H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících linií staveb atd.*“
26. Dále je možné zmínit stanovisko AOPK ze dne 31. 1. 2023, která k variantě H zmínila pouze následující: „*Dále je třeba upozornit na fakt, že Krajským úřadem Ústeckého kraje byla ke stanovisku podle § 45i zákona předložena i další varianta, a to v odlišném trasování než jsou výše uvedené (tjv. „varianta H“). Z důvodu existence více variant, u nichž se může míra potenciálního negativního ovlivnění přírodního a krajinného prostředí CHKO (při zohlednění ochranných podmínek CHKO dle § 25 a 26 zákona a poslání CHKO dle § 1 odst. 2 zřizovacího výnosu č. 6883/76) zásadně lišit, nelze souhlasit s fixací koridoru ŽD1 ve variantách A, B a C do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.*“
27. Z uvedených citací připomínek obce Polepy a stanoviska AOPK je zjevné, že těmito subjekty byla varianta H zmíněna jen tak mimoděk. Nešlo z jejich strany o žádný návrh alternativní trasy, který by byl jakkoli formulován a odůvodněn. Je dle soudu zjevné, že se ze strany těchto subjektů nejednalo o relevantní formulaci další rozumné varianty, kterou by měl odpůrce podrobně hodnotit. Nadto lze dodat, že AOPK nakonec s variantou ŽD1-C po projednání s pořizovatelem souhlasila (viz výše v části rozsudku týkající se upravených stanovisek dotčených orgánů).
28. Z provedeného dokazování přesto plyne, že variantu H odpůrce prověřoval. Nicméně z prověřování této varianty vyplynulo, že ta se vyznačuje značnou složitostí a nutností použití řady nestandardních řešení v navazující dokumentaci či při realizaci. Při následné realizaci záměru v trase varianty H by musely být aplikovány mimořádně komplikované konstrukční prvky jako jsou vícepodlažní křižení, rozsáhlé estakády a rozplety umístěné v tunelu. Taková řešení nejsou pro vysokorychlostní tratě obvyklá a významně zvyšují technická i provozní rizika. Současně byly identifikovány rozpory s platnými technickými normami, včetně nevhodného geometrického řešení trasy, geometrické polohy kolejí a problematických návrhů výhybek a křižení. Významné nedostatky se projeví také v technickém návrhu pro Středohorský tunel; jedná se zejména o rizikově umístěné a navržené portály tunelu v oblasti Radobýlu a Ústí nad Labem, extrémně stísněné podmínky pro realizaci stavby i přístupy složek integrovaného záchranného systému, nedoloženou technickou realizovatelnost navrhovaných rozpletů uvnitř tunelu a dále o vedení tunelu v údolnici, které by vyžadovalo trvalé čerpání podzemní vody. Varianta H vykazovala zásadní rizika z pohledu geologického a inženýrskotechnického, stejně jako rizika při přechodu lokality bývalého dolu Richard. Z hlediska geologických a environmentálních aspektů zasahuje varianta H do několika velmi rizikových území (jde např. o poddolované území dolu Richard, ochranná pásma vodních zdrojů Litoměřicka a rozsáhlá záplavová území). Zároveň nebylo možné vyloučit negativní vliv navrhované trasy varianty H na chráněné úložiště radioaktivního odpadu Richard. Úpatí vrchu Radobýl je sesuvným územím, které by mohla stavba tunelu nepříznivě ovlivnit, a zároveň toto území představuje další realizační i provozní rizika trati. Tzv. varianta H nemá rovněž dostatečné kvality z hlediska provozního a kapacitního řešení železniční dopravy.

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

Návrh nerespektuje potřeby nákladní dopravy, neřeší kapacitní uspořádání železničního uzlu Ústí nad Labem a navrhuje trasování s nižšími rychlostmi a vyšším počtem provozních konfliktů a délkou jízdních dob. Z pohledu systémového návrhu vysokorychlostní dopravy se proto nejedná o efektivní řešení, které by (na rozdíl od variant A, B a C) splňovalo závazné ukazatele dle Centrální komisi Ministerstva dopravy schválené studie proveditelnosti Nového železničního spojení, na jejímž základě je koridor v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje vymezen.

29. Na základě těchto soudem reprodukováných skutečností, které nebyly zpochybněny, odpůrce nezahrnul variantu H do 5aZÚR ÚK jako vhodnou variantu vedení koridoru VRT. Z uvedeného vyplývá, že odpůrce se variantou H zabýval a podnikl konkrétní kroky směřující k ověření, zda by tato varianta mohla být předmětem samostatné aktualizace ZÚR ÚK pořizované z vlastního podnětu. Její realizovatelnost jako rozumné varianty však nebyla potvrzena.
30. Není ani zcela pravdou, že by odpůrce či pořizovatel variantu H prověřoval plně mimo rámec pořizování 5aZÚR ÚK. Jak plyne i z citované části stanoviska AOPK ze dne 31. 1. 2023, sám krajský úřad variantu H tomuto dotčenému orgánu předložil. Nadto varianta H byla zmíněna i při veřejném projednání 5aZÚR ÚK dne 24. 1. 2023, na kterém mj. vystoupil občan Martin Hausenblas, MBA, který uvedl, že bude předkládat právě tuto alternativní variantu; variantu při tomto projednání zmínila i paní Libichová, pracovnice AOPK. Tohoto veřejného projednání se účastnili i další občané kraje jako např. pan Klečka, obyvatel obce Mnetěš, a další občané kraje a veřejnost.
31. Soud dále zdůrazňuje, že žádné jiné další varianty (než ŽD1 – A, B a C) již nebyly žádným subjektem navrženy. Žádnou alternativní trasu vedení koridoru VRT nepředložili ani navrhovatelé. Soud proto uzavírá, že odpůrce nepochybil, pokud vycházel z variant navržených Správou železnic, neboť žádná další alternativní trasa nepředstavovala rozumnou variantu vedení trasy VRT. Lze zdůraznit, že pořizovatel nad rámec variant předložených Správou železnic a kromě varianty H posuzoval z vlastní iniciativy i variantu územní rezervy.
32. Soud poté konstatuje, že Správa železnic podala návrh na pořízení *napadené aktualizace* jako oprávněný investor a odpůrce z variant uvedených v tomto návrhu vybral tu, která vyhovovala všem dotčeným orgánům. Vzhledem k tomu, že nad rámec tří variant obsažených v návrhu Správy železnic žádnou jinou variantu Ministerstvo dopravy nevybralo a jako nerozumná byla shledána i varianta H, nebylo třeba jakoukoli další variantu podrobněji dokumentovat a vyhodnocovat její vlivy. Koridorem *územní rezervy* se soud bude zabývat níže.
33. Skutečnost, že Ministerstvo obrany označilo za přípustnou pouze jednu variantu, pak podle názoru soudu neznamená, že se ve skutečnosti nejednalo o porovnání tří variant. Ministerstvo dopravy totiž vybralo tři varianty, které byly následně rozpracovány do podrobností potřebných pro vyhodnocení jejich vlivů na úrovni krajské územně plánovací dokumentace. K těmto variantám se následně vyjádřily jednotlivé dotčené orgány. Záporné stanovisko Ministerstva obrany k variantám A – *Mrchový kopec* a B – *Holý vrch* bylo součástí vyhodnocování a porovnávání navržených variant. V kapitole 6 *Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace* vyhodnocení SEA, konkrétněji v podkapitolách 6.3 *Hodnocení koridoru Varianta A: ŽD1-A*, 6.4. *Hodnocení koridoru Varianta B: ŽD1-B* a 6.5 *Hodnocení koridoru Varianta C: ŽD1-C* byly řádně popsány a posouzeny vlivy (nikoli pouze významné) všech navrhovaných variant předmětného koridoru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to srovnatelným způsobem a rozsahem a v detailu, který dovoluje měřítko ZÚR. Ve vyhodnocení SEA tedy byly všechny navržené varianty předmětného koridoru porovnány mezi sebou a zároveň i s tzv. nulovou variantou, tedy se stavem bez uplatnění aktualizace.
34. Posuzování jednotlivých variant (A, B a C) jak v souladu s evropským právem, tak i stavebním zákonem tedy proběhlo. Soud proto neshledal navrhovateli namítané porušení čl. 5 odst. 1 a 2 směrnice SEA ani předpisů upravujících soustavu NATURA 2000, pokud jde o navrhovateli zdůrazňované posuzování variant. Bylo zcela v souladu se zákonem a evropským právem, pokud

odpůrce z v úvahu přicházejících rozumných variant vybral tu, která vyhovovala všem dotčeným orgánům a byla přijatelná i z hlediska SEA.

35. *Napadená aktualizace* vymezuje toliko koridor o proměnlivé šířce cca 100 až 1 200 metrů, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž šířka se bude pohybovat řádově v desítkách metrů. Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla za úkol zabránit hluku, vibracím či potenciálním škodám na dotčených pozemcích jak při výstavbě VRT, tak i při jejím provozu, budou předmětem až navazujícího povolovacího řízení (řízení o záměru), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci.
36. K námitce navrhovatelů, že koridor Praha – Drážďany má republikový (mezinárodní) význam a posuzování jeho vlivů nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů, soud podotýká, že předmětem soudního přezkumu v této věci je aktualizace krajské územně plánovací dokumentace. Tomu odpovídá i územní rozsah posouzení vlivů. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že součet dílčích posouzení SEA na úrovni Středočeského a Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy koridoru jako celku, neboť vždy je posouzena izolovaně jen určitá část koridoru v rámci kraje. Celkové posouzení však bylo provedeno v procesu pořizování 4. aktualizace PÚR. Jejím podkladem bylo *Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*, které řešilo i vlivy koridorů VRT. Další posouzení vlivů koridoru VRT obsahují odborné strategie a studie pořizené Ministerstvem dopravy a Správou železnic, na které poukázal odpůrce na straně 13 odůvodnění *napadené aktualizace*. Jedná se o *Porovnávací studii dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (2010), *Územně technickou studii „VRT Praha – Litoměřice“* (2014), *Územně technickou studii „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (2015), *Inženýrsko-environmentální analýzu nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015) a *Studii proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (2020), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020 a která již obsahovala později Správou železnic navržené varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý Vrch*. Odpůrce k tomu poznamenal, že „*tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny*“.
37. Nedošlo k porušení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů tím, že by byla posouzena jen část koncepce (nikoli záměru, jak uvádějí navrhovatelé), a nikoli koncepce jako celek. Pro účely tohoto řízení je třeba za koncepci považovat *napadenou aktualizaci*, nikoli celý koridor. Vlivy *napadené aktualizace* v procesu jejího pořizení vyhodnoceny byly, a to kompletně, aniž byla vynechána jakákoli část *koridoru ŽD1* na území Ústeckého kraje. Koridor byl navíc jako celek posouzen na úrovni PÚR při její 4. aktualizaci, a to v míře obecnosti odpovídající charakteru a měřítku PÚR. Další posouzení celého koridoru pak bylo součástí Studie proveditelnosti ze dne 10. 12. 2020, která se otázkou vlivů koridoru zabývala podrobněji. Ani PÚR, ani zmíněná studie však nejsou předmětem soudního přezkumu v této věci, proto soud nemůže uvedená posouzení vlivů hodnotit. Soudu přísluší přezkoumávat toliko vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území včetně posouzení SEA, z nichž odpůrce při pořizování *napadené aktualizace* vycházel.
38. Navrhovatelé dále namítali, že nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru podle *napadené aktualizace* se záměry dálnice D8. Odpůrce se problematikou kumulativních a synergických vlivů zabýval na stranách 13 a násl. rozhodnutí o námitkách. Konstatoval, že „*kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP), Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů. Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně ovlivněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato území – oblasti, pracovně nazvané K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnicko, byly zakresleny ve výkrese A.6 Výkres synergických a kumulativních vlivů. Do těchto oblastí zasahují všechny varianty*

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

koridoru ŽD1, které jsou předmětem 5aZÚR ÚK. V rámci kapitoly 6 byly vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koridoru VRT s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území. (...) Návrh kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je, jako součást podmínek pro uplatnění koncepce, uvedený v kapitole 8 (konceptní, prostorová a projektová kompenzační opatření). Díky souběžnému zpracování návrhu 5aZÚR ÚK projektantem a posuzovatelem SEA, byla kompenzační opatření promítnuta do výroku návrhu tak, že v kapitole 11 již bylo ke každému požadavku na kompenzační opatření provedeno i vyhodnocení, jak byl ve výroku 5aZÚR ÚK zohledněn“.

39. Po prostudování spisové dokumentace soud shledal, že kumulativní a synergické vlivy *napadené aktualizace* byly na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku ZÚR vyhodnoceny dostatečně. Ve stanovisku SEA je popsán celý průběh koridoru ŽD1 ve všech variantách včetně jeho souběhu s dálnicí D8 a se stávajícími železničními tratěmi. Pro účely tohoto soudního řízení jsou podstatné toliko vlivy vztahující se k variantě C – *Pod Bulfem*, která byla nakonec přijata.
40. K námitce navrhovatelů, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území rezignovalo na porovnání hodnocených variant z pohledu jejich dopadu na hlukovou situaci v jejich okolí (zjištěná rovnocennost variant je málo pravděpodobná), soud poznamenává, že vzájemné porovnání variant A, B a C z hlediska hluku není pro nyní řešenou věc podstatné. Ministerstvo obrany totiž označilo za přípustnou pouze variantu C, jediné ta mohla být přijata, a její detailnější srovnání s dalšími variantami by tak nic nepřineslo. Podstatné je proto pouze to, že varianta C byla v rámci vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území shledána přípustnou. Za dané situace nepovažoval soud za potřebné provádět dokazování Akustickým posudkem ze dne 8. 1. 2025 zpracovaným Ing. Josefem Drahotou, kterým měla být údajná rezignace na porovnání hodnocených variant prokázána. Ze stejných důvodů nepovažoval soud za potřebné ani provádět výsledky Ing. Josefa Drahoty, kterého navrhovatelé nadto nesprávně označují jako znalce. S ohledem na shora uvedené soud nepřisvědčil ani argumentaci navrhovatelů, že *napadená aktualizace* je v rozporu s požadavkem udržitelného rozvoje území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření směřující k nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí (znečištění ovzduší, hluková zátěž). Soud připomíná, že na straně 198 SEA je uvedeno, že „*vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její přírůstek ke spolupůsobícímu/ kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření*“. Na straně 199 SEA se dále uvádí, že „*realizace VRT v koridoru ŽD1 C bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční*“. Jak již soud uvedl, konkrétní úroveň hlukové zátěže i znečištění ovzduší pro jednotlivé oblasti bude možné stanovit až na základě projektové dokumentace stavby VRT, tedy až bude známo její přesné umístění v rámci koridoru a její stavebně technické řešení. Do té doby nelze předjímat, zda dojde k nárůstu znečištění ovzduší a hlukové zátěže, nebo zda se v důsledku přesunu části dopravy ze silnic na železnici navrhovateli tvrzené nadlimitní zatížení životního prostředí sníží. Soud proto nesdílí názor navrhovatelů, že došlo k porušení § 12 a § 13 zákona o životním prostředí (přípustná míra znečišťování životního prostředí a povinnost zabránit jeho závažnému poškození) a § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování).
41. Navrhovatelé dále namítali nesprávné vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na krajinný ráz a významné krajinné prvky. Odpůrce k tomu na straně 126 rozhodnutí o námitkách uvedl, že „*vlivy, které budou seznatelné až ze stavebnětechnického řešení stavby a jejího konkrétního umístění v navrženém koridoru, nemohou být řešeny v rámci SEA, tedy vyhodnocení vlivů koncepce (5aZÚR ÚK). Zásahy do krajinného rázu a významných krajinných prvků mohou způsobit až konkrétní stavby, nikoli koridor pro jejich umístění. SEA vyhodnocuje předpokládané vlivy koncepce. Některé předpokládané vlivy lze kvantifikovat přesněji, jiné velmi obecně. Pokud intenzita vlivu závisí výlučně na technickém řešení, které není známo, může být předpoklad vlivů jen velmi obecný*“. S tímto hodnocením soud souhlasí a dodává, že v době pořizování *napadené aktualizace* nebylo ještě známo ani výškové uspořádání stavby; koridor ŽD1 je toliko pruh území a ZÚR jsou pouze dvourozměrným dokumentem.

Shodu s prvopisem potvrzuje Gabriela Zlatová.

42. Vlivem varianty C – *Pod Bulfem* na krajinu a krajinný ráz se SEA zabývala na stranách 189 a 190. Tam se zejména uvádí: „*Vymezením koridoru ŽD1 C dojde ke vzniku nové pohledové technicistní linie, viditelné převážně pouze z malé vzdálenosti od stavby v koridoru. Tento vliv je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako přímý, trvalý, mírně negativní, lokálně jako výrazně negativní přímý, krátkodobý a trvalý vliv na krajinný ráz. Lokální výrazně negativní ovlivnění potenciálně může být dáno případným umístěním rozsáhlých deponií vyrubaného materiálu (krátkodobý vliv), vedením trati v koridoru na estakádách, náspech, mostech a při zřizování protihlukových opatření (trvalý vliv). (...) Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylné se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, ke němuž přispívají i stávající a plánovaná vedení VVN, stávající železniční trati a silniční systém včetně dálnice D8. Z pohledu krajinného rázu lze z potenciálně kolizní části všech variant koridoru ŽD1 považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. Záměr je zde ve všech variantách veden relativně rovinnou krajinou bez výrazných pohledových horizontů. I v této části území se vizuální projev koridoru bude uplatňovat jen při pohledech z nejbližšího okolí záměru. (...) I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo výrazná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní, s lokálními výrazně negativními akcenty.“ Citované hodnocení považuje soud za odpovídající charakteru a měřítku ZÚR.*
43. Soud uzavírá, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení SEA byla dostatečná a odpovídala požadavkům vyplývajícím z právní úpravy i judikatury Nejvyššího správního soudu. Odpůrce proto nepochybil, pokud při pořizování *napadené aktualizace* z uvedených vyhodnocení vycházel. Vlivy jednotlivých variant koridoru včetně vlivů kumulativních a synergických byly v procesu pořizování *napadené aktualizace* dostatečně posouzeny v míře podrobnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Podrobnější posouzení vlivů a stanovení konkrétních kompenzačních opatření bude možné až poté, kdy bude známo přesné umístění a technické řešení stavby, tj. až na úrovni územních plánů, případně až v řízení o záměru.
44. Dále soud poukazuje na to, že odpůrce k otázce proveditelnosti na stranách 234 rozhodnutí o námitkách konstatoval: „*U záměrů povinně převzatých z PÚR je hlavním účelem procesu pořizování (aktualizace) ZÚR (aZÚR) prověření jednotlivých variant, a to zejména z hlediska udržitelného rozvoje území (včetně posouzení vlivů na životní prostředí – SEA a vlivů na evropsky významné lokality a ptací oblasti – Natura 2000). Pokud by po prověření v aZÚR nebyla realizovatelná ani jedna varianta, musela by být PÚR aktualizována (v obecné rovině). Stejný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže.“ Na straně 234 rozhodnutí o námitkách pak odpůrce podotkl, že „*pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, muselo by, v tomto konkrétním případě, MD prostřednictvím oprávněného investora, najít jiný koridor a vymezit ho v územním rozvojovém plánu ČR (URP) nebo znovu požádat o aktualizaci ZÚR ÚK. Obdobný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Znamená to, že nadřazená dokumentace není závazná absolutně. Tento princip je v souladu s ustálenou judikaturou. V případě návrhu 5aZÚR ÚK však nebylo prokázáno, že by ani jedna z oprávněným investorem předložených variant koridoru ŽD1 nebyla realizovatelná“ (důraz doplněn soudem). Sám odpůrce tedy připustil, že se v budoucnu může objevit důvod, pro který stavbu trati nebude možné v koridoru ŽD1 provést. Vyloučil však, že by neproveditelnost záměru výstavby VRT byla prokázána v průběhu pořizování *napadené aktualizace*. S tímto závěrem soud souhlasí.**
45. Z předložené spisové dokumentace vyplývá, že odpůrce měl k dispozici vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a všechna zákonem předepsaná vyjádření a stanoviska dotčených orgánů. Tyto podklady byly zpracovány pro účely *napadené aktualizace*, tedy hodnotí jednotlivé relevantní skutečnosti na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Žádný z uvedených podkladů přitom proveditelnost záměru výstavby VRT nevyklučuje.

46. Soud konstatuje, že při pořizování *napadené aktualizace* nedošlo k porušení žádné ze zásad správního řízení ani k porušení § 18 a § 19 stavebního zákona. Soud proto návrh vyhodnotil v mezích uplatněných návrhových bodů jako nedůvodný a podle § 101d odst. 2 s. ř. s. jej zamítl.
47. O náhradě nákladů řízení o žalobě a kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209, rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. ve spojení s § 110 odst. 3 téhož zákona. Navrhovatelé neměli ve věci úspěch a procesně úspěšnému odpůrci žádné náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, ani jejich náhradu nepožadoval, soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.
48. Osoby zúčastněné na řízení rovněž nemají právo na náhradu nákladů řízení o žalobě a kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2025, č. j. 140 A 4/2025-209, neboť podle § 60 odst. 5 s. ř. s., ve znění účinném do 31. 12. 2025, který je třeba v projednávané věci aplikovat, neboť návrh byl podán před 1. 1. 2026, má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil, a v tomto řízení soud osobám zúčastněným na řízení žádné povinnosti neuložil.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). 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.

Ústí nad Labem 20. října 2026

JUDr. Petr Černý, Ph.D. v. r.
předseda senátu