Advokátní kancelář Emil Flegel s.r.o.
***JUDr. Emil Flegel,** advokát ČAK 16039,*
se sídlem K chaloupkám 2, 106 00 Praha 10
flegel@spolstavprav.cz ID DS bvqi5gv

Nejvyššímu správnímu soudu

prostřednictvím

Městského soudu v Praze
Slezská 9
120 00 Praha 2

k sp. zn. 14 A 78/2022

V Praze dne 31.8.2022

Žalobci: 1) **Mgr. Eva Napoleao dos Reis** bytem Kovařovicova 1135/10, 140 00 Praha 4, - Krč,
2) **Ing. Petr Hanzlík,** bytem Kovařovicova 1139/2, 140 00 Praha 4
3) **Ing. Arnold Ptasznik,** bytem Kovařovicova 1138/4, 140 00 Praha 4
4) **Pankrácká společnost, z.s.,** IČO 266 66 154, Hudečkova 1097/12, 140 00 Praha 4 — Podolí,
právně zastoupeni Mgr. Pavlem Černohousem, advokátem, ev. č. ČAK 12427, se sídlem Lublaňská 398/18, 120 00, Praha 2 — Vinohrady

Žalovaný: **Ministerstvo dopravy**, IČ: 660 03 008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Za účasti: **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost,** IČ: 000 05 886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 847, právně zastoupena JUDr. Emilem Flegelem, advokátem Advokátní kanceláře Emil Flegel s.r.o., K chaloupkám 2, Praha 10

NÁVRH OSOBY ZÚČASTNĚNÉ NA PŘIKÁZÁNÍ VĚCI JINÉMU NEŽ MÍSTNĚ PŘÍSLUŠNÉMU SOUDU

Přílohy: dle textu

Advokátní kancelář Emil Flegel s.r.o.
***JUDr. Emil Flegel,** advokát ČAK 16039,*
se sídlem K chaloupkám 2, 106 00 Praha 10
flegel@spolstavprav.cz ID DS bvqi5gv

I.
Úvod

(1) **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost,** IČ: 000 05 886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 847, právně zastoupena JUDr. Emilem Flegelem, advokátem Advokátní kanceláře Emil Flegel s.r.o., K chaloupkám 2, Praha 10 (dále také jen „**osoba zúčastněná**“ nebo též „**navrhovatel**“) navrhuje, aby věc vedená Městským soudem v Praze pod sp. zn. 14 A 78/2022 byla postupem dle ust. § 9 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále nej „**s.ř.s.**“), přikázána Krajskému soudu v Ostravě, a to z důvodů popsaných dále v tomto návrhu.

II.
Stručná rekapitulace dosavadního průběhu řízení

(2) Žalobou ze dne 11. 4. 2022 podanou u Krajského soudu v Ostravě se žalobci domáhali přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2022, č. j. MD-32102/2021-130/61, kterým bylo částečně vyhověno, ve zbytku však zamítnuto, odvolání žalobců proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 30. 6. 2021, č. j. MHMP 794288/2021, jímž bylo na základě žádosti osoby zúčastněné vydáno stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu „*Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory*.“

(3) Krajský soud v Ostravě usnesením č. j. 39 A 1/2022 - 38 ze dne 13. 4. 2022 věc postoupil Městskému soudu v Praze s odůvodněním, že Městský soud v Praze je místně příslušný k projednání věci.

(4) Osoba zúčastněná podala proti usnesení Krajského soudu v Ostravě č. j. 39 A 1/2022 - 38 ze dne 13. 4. 2022 kasační stížnost. Kasační stížnost byla Nejvyšším správním soudem zamítnuta (rozhodnutím ve věci sp. zn. 4 As 144/2022 ze dne 11. 8. 2022) s tím, že místně příslušným k projednání věci je Městský soud v Praze.

(5) S ohledem na výše uvedené osoba zúčastněná při podání tohoto návrhu vychází z předpokladu, že v řízení byla pravomocně vyřešena otázka, který soud je místně příslušný k projednání věci. Ve smyslu usnesení NSS, sp. zn. Nad 27/2012, ze dne 29. 5. 2012 tak byla splněna podmínka pro to, aby mohlo být rozhodnuto o návrhu na přikázání věci jinému než místně příslušnému soudu (tzv. delegace vhodná).

III.
Důvody pro přikázání věci Krajskému soudu v Ostravě

(6) Žalobou je v projednávané věci napadáno správní rozhodnutí (pravomocné stavební povolení), jímž byla povolena výstavba dopravní infrastruktury dle zákona č. 416/2009 Sb.,

o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (dále jen „**zákon o urychlení výstavby**“).

(7) Dle ust. § 1 odst. 1 zákona o urychlení výstavby upravuje tento zákon mj. postupy při přípravě, umisťování a povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, při získávání práv k pozemkům a stavbám potřebných pro uskutečnění uvedených staveb a uvádění těchto staveb do užívání s cílem urychlit jejich majetkoprávní přípravu, umisťování, povolování a povolování jejich užívání, jakož i vydávání podmiňujících podkladových správních rozhodnutí, a urychlení následného soudního přezkumu všech správních rozhodnutí vydaných v souvislosti s těmito stavbami.

(8) Zákonem č. 225/2017 Sb., jímž byl mj. novelizován i s. ř. s., byla s účinností od 1. 1. 2018 v ust. § 7 odst. 4 s. ř. s. zavedena *výlučná* místní příslušnost Krajského soudu v Ostravě pro řízení o žalobách proti rozhodnutím, kterými se umisťují nebo povolují stavby dopravní infrastruktury uvedené v ust. § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona o urychlení výstavby. U Krajského soudu v Ostravě je pro uvedené účely zřízen specializovaný senát.

(9) Zákonodárce založil výlučnou místní příslušnost Krajského soudu v Ostravě s následujícím odůvodněním: *Na tomto soudě by byl pro řízení o tomto okruhu správních žalob zřízen specializovaný senát, popř. senáty. Toto je odůvodněno nadstandardní složitostí a komplexností řízení v těchto věcech. “*[1]

(10) Ačkoliv stavební záměr trasy I.D metra v Praze podle právního názoru publikovaného NSS ve věci sp. zn. 4 As 144/2022 bezezbytku nenaplňuje požadavky hypotézy v ust. § 7 odst. 4 s. ř. s., jedná se bezesporu o klíčovou nadregionální stavbu dopravní infrastruktury, jejíž význam přesahuje hranice hl. města Prahy. Předmětná stavba bude mít bezprostřední dopad na oblasti středních Čech, které s hlavním městem přímo sousedí. S ohledem na význam hl. města Prahy jako centra obchodu a služeb se však přínos stavby projeví i v širších oblastech nad rámec středních Čech.

(11) Uvedené vyplývá mj. ze schváleného Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí. V tomto strategickém dokumentu dopravního plánovaní je trasa metra D uváděna jako jedno z klíčových rozvojových opatření pro naplnění cílů udržitelné mobility v zainteresovaných regionech. V dokumentu se mj. uvádí: „*Výstavba linky metra D patří dlouhodobě k prioritám rozvoje dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. Sídlištní zástavba západní části jižního sektoru Prahy včetně přilehlého území Středočeského kraje, které prošlo v posledních dvaceti letech velmi dynamickým procesem suburbanizace, nedisponuje kapacitním, rychlým a časově atraktivním řešením v oblasti veřejné dopravy. Metro D bude tvořit páteř systému veřejné dopravy v této části města s výraznými přínosy i pro obyvatele dojíždějící ze Středočeského kraje, a to především zlepšením časové dostupnosti*

[1] Pozměňovací návrh poslanců Ladislava Oklešťka, Jana Birkeho, Františka Laudáta, Karla Šidla, Stanislava Pflégera, Františka Adámka, Jana Klána a Martina Kolovratníka ze dne 22. 2. 2017 k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění č. zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánovaní a stavebním řádu (stavební zákon) a další související zákony – Sněmovní tisk 927. Ve znění uvedeného pozměňovacího návrhu byl zákon č. 225/2017 Sb. přijat.

centra města, zvýšením komfortu cestování díky vyšší nabízené kapacitě a vyšší mírou integrace různých módů dopravy (nová P+R, B+R parkoviště).“[2]

(12) Obdobně o nadregionálních přínosech stavby metra D pojednává i projednaná Dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí z 11/2011 (dále jen „**dokumentace EIA**“): „*Nová trasa D pražského metra výrazným způsobem zkvalitní propojení části jižního sektoru Prahy s její centrální oblastí spolehlivým, kapacitním a zároveň ekologickým systémem veřejné dopravy. Svým významem přesáhne i hranice Prahy… Stavba rovněž nabídne nový kapacitní terminál příměstské dopravy na samé hranici Prahy pro zachycení zátěží z rozrůstající se rezidenční příměstské oblasti. Z urbanistického hlediska je výstavba trasy D metra naplněním rozvojové osy města ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a jde o zásadní strategickou investici města s pozitivním přínosem pro mobilitu obyvatel města a jeho návštěvníků.“*

(13) Význam stavebního záměru je ostatně dán i předpokládanou hodnotou celé stavby metra D, jež se k cenové hladině roku 2022 (bez zohlednění inflace po roce 2022) předpokládá v částce 90,56 mld. Kč bez DPH a při zohlednění inflace po roce 2022 (tj. do roku 2029) v částce 97,79 mld. Kč bez DPH, kdy při výpočtu inflačního navýšení se vychází toliko z inflačního cíle České národní banky ve výši 2 % ročně. Již to samo o sobě řadí záměr mezi nejvýznamnější stavby v České republice.

(14) **Lze tak uzavřít, že trasa I.D metra v Praze je stavbou nadregionálního významu, kdy vzhledem k jejímu charakteru, hodnotě a všestranné složitosti jejího provedení ji mohou konkurovat leda ty nerozsáhlejší a nejsložitější ze staveb stavby dopravní infrastruktury dle ust. § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona o urychlení výstavby.**

Důkaz:

- *Plánem udržitelné mobility pro Prahu a okolí schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019,*
- *Dokumentací EIA (součástí správního spisu ke stavebnímu řízení o záměru výstavby trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory – nechť je soudem vyžádána společně se soudním spisem vedeným Městským soudem v Praze)*
- *Uplatnění práv osoby zúčastněné na řízení a vyjádření k odkladnému účinku ze dne 4. 5. 2022 (součástí soudního spisu)*

(15) Řízení o žalobě směřující proti stavebnímu povolení trasy I.D metra v Praze bude nepochybně enormně složité (především po skutkové stránce), a to i v porovnání se skutkovým stavem obvyklých případů, k nimž je dle ust. § 7 odst. 4 s. ř. s. místně příslušný Krajský soud v Ostravě. O tom svědčí už jen rozsah žaloby a správního spisu, který čítá tisíce stran podkladových stanovisek, projektových dokumentací včetně příloh a dalších vysoce specifických dokumentů odborné povahy. Mimořádná složitost a komplexnost řízení

[2] Viz Plán udržitelné mobility pro Prahu a okolí, kapitola 3.2.2 Rozvoj sítí tramvají a metra, str. 71.

(zejména z hlediska skutkového) bude dána i samotným charakterem stavby. Trasa I.D metra, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory, bude více než 4 km dlouhou tunelovou stavbou, jež bude z valné většiny vedena pod hustě obydlenými částmi města, a to zpravidla desítky metrů hluboko. To vyvolává potřebu jejího posouzení podle množství složkových zákonů. Např. u stanic Pankrác a Olbrachtova je počítáno s hloubkou kolejiště více jak 30 metrů pod terénem. Tunely a stanice metra budou budovány za pomoci hloubení i ražby. Při ražbě bude používána kombinace technologií NRTM (nová rakouská tunelovací metoda) a TBM (tunelovací razící šít). Tunely budou na mnoha úsecích stavby, zejména ve staničních úsecích, široké několik desítek metrů. Např. stanice Olbrachtova má být dle projektu široká 32 metrů.

(16) Není bez významu, že o projednání žaloby Krajským soudem v Ostravě usilují sami žalobci, kteří žalobu podali právě k němu a v žalobě příslušnost tohoto správního soudu odůvodnili.

Důkaz:

- *Rozhodnutím Magistrátu hl. města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, ze dne 30. 6. 2021, č. j. MHMP 794288/2021 (součástí správního spisu ke stavebnímu řízení o záměru výstavby trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory – nechť je soudem vyžádána společně se soudním spisem vedeným Městským soudem v Praze),*
- *Projektovou dokumentací pro stavební povolení (součástí správního spisu ke stavebnímu řízení o záměru výstavby trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory – nechť je soudem vyžádána společně se soudním spisem vedeným Městským soudem v Praze)*
- *Podanou žalobou ze dne 11.4. 2022 včetně příloh žaloby*

(17) Dle ust. § 9 odst. 2 s. ř. s. Nejvyšší správní soud může věc přikázat jinému než místně příslušnému krajskému soudu, je-li to pro rychlost nebo hospodárnost řízení nebo z jiného důležitého důvodu vhodné.

(18) Jak uvedl rozšířený senát NSS v usnesení, č. j. Nad 138/2003-26: „*Delegace vhodná je výjimkou ze zásady trvání místní příslušnosti a z ústavní zásady zákonného soudu a soudce, a proto k ní lze přistoupit pouze v těch ojedinělých případech, v nichž by projednání věci jiným než místně příslušným krajským soudem znamenalo z komplexního pohledu hospodárnější, rychlejší či po skutkové stránce spolehlivější a důkladnější posouzení věci… Hospodárnost řízení však nelze vztahovat pouze k nákladům řízení, které by vznikaly účastníkům řízení, ale komplexně k celému řízení v úzkém vztahu k dalším okolnostem, zejména rychlosti řízení.*“

(19) Jakkoliv navrhovatel nemá důvod zpochybňovat odbornou kompetenci Městského soudu v Praze věc projednat a rozhodnout, je toho názoru, že postoupení věci Krajskému soud v Ostravě by v duchu citované judikatury NSS nepochybně přispělo k důkladnějšímu a pečlivějšímu posouzení skutkového stavu věci, zejména s přihlédnutím k zákonnému

požadavku na vyřízení žaloby ve lhůtě devadesáti (90) dnů (ust. § 2 odst. 2 zákona o urychlení výstavby), a to z následujících důvodů.

(20) Navrhovatel předně vychází z toho, že z výroční statistické zprávy o českém soudnictví za rok 2021 vyplývá, že Městský soud v Praze je na úseku správního soudnictví trvale přetížen. Městský soud v Praze vykazuje nejvyšší roční nápad případů. Za rok 2021 se jedná 3260 nových a obživlých případů. Naproti tomu Krajský soud v Ostravě vykazuje za rok 2021 pouze 1226 nových a obživlých případů. Městský soud v Praze zároveň vykazuje i nejvyšší průměrnou délku řízení ve správní agendě. Za rok 2021 se jednalo o 643 dní. Naproti tomu u Krajského soudu v Ostravě byla v roce 2021 průměrná délka řízení ve správní agendě jen 281 dní. Z tabulek výkonnosti obou soudů, které jsou přílohou zprávy, se podává, že uvedené trendy nejsou pouze záležitostí roku 2021, nýbrž se jedná o trendy dlouhodobé.

Důkaz:

- *České soudnictví 2021: Výroční statistická zpráva spolu s výňatky z její přílohy*

(21) Dále pak, jak vyplývá ze zákona č. 225/2017 Sb., kterým došlo k založení výlučné místní působnosti Krajského soudu v Ostravě pro stavby dopravní infrastruktury dle ust. § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona o urychlení výstavby, důvodem legislativní změny bylo přenést rozhodování o těch nejsložitějších stavbách dopravní infrastruktury na specializovaný senát Krajského soudu v Ostravě. Tento závěr ostatně potvrdil i NSS ve svém rozhodnutí sp. zn. Nad 79/2019-68 ze dne 13. 6. 2019: *„ …úmyslem zákonodárce bylo zefektivnit, zrychlit a zkvalitnit soudní přezkum rozhodnutí v nestandardně složitých územních a stavebních řízení ve věcech klíčových staveb dopravní infrastruktury“*.

(22) Na důvodech přijetí (a zejména účelu) legislativní změny nic nemění fakt, že zákon č. 225/2017 Sb. zakládá toliko *výlučnou* místní příslušnost dotyčného soudu, jde-li o stavby dle ust. § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona o urychlení výstavby. Účel ust. § 7 odst. 4 s.ř.s. je však širší a je jej nutno brát v potaz i při posuzování důvodů pro delegaci *vhodnou*. Citovaná novela s.ř.s. totiž ve shodě se zjevným a soudní praxí přijímaným úmyslem zákonodárce fakticky založila stav, kdy toliko u Krajského soudu v Ostravě byl zřízen specializovaný senát, který je z důvodu své úzké specializace na ta nejsložitější stavební řízení způsobilý *zefektivnit, zrychlit a zkvalitnit soudní přezkum rozhodnutí řízení ve věcech klíčových staveb dopravní infrastruktury*. Samotná novela č. 225/2017 Sb. tak de facto potvrzuje, že soudní přezkum rozhodnutí ohledně těch nejsložitějších staveb dopravní infrastruktury (mimo onen specializovaný senát) nemusí být vždy efektivní, rychlý a kvalitní (jinak by nebyl dán důvod jejího přijetí), tím méně pak v případě trvale přetíženého soudu.

(23) Nelze přitom pochybovat o tom, že by specializace daného senátu byla dána jaksi lepší znalostí obecných právních předpisů, ale celkovou zkušeností s případy podobného typu, jež se vyznačují nejen enormní komplexností a složitostí právní, nýbrž zejména skutkovou (pravidelná práce s podklady mimořádné technické složitosti – zejména projektové

dokumentace; zkušenost s procesním průběhem na sebe navazujících správních řízení ohledně mimořádných staveb dopravní infrastruktury; pravidelné vyhodnocování obsahu a procesních postupů ve vztahu k dotčeným orgánům v typických oblastech ochrany veřejných zájmů při stavbách dopravní infrastruktury apod.).

(24) Je tudíž faktem, jenž ostatně výslovně potvrdil i NSS ve výše citovaném rozhodnutí, že u Krajského soudu v Ostravě lze očekávat *efektivnější, rychlejší i kvalitnější soudní přezkum rozhodnutí ve věcech klíčových staveb dopravní infrastruktury*, tedy i v projednávané věci.

(25) Z toho pak plyne, že vzhledem k

a. trvalé přetíženosti Městského soudu v Praze na úseku správního soudnictví,
b. specifické kompetenci Krajského soudu v Ostravě k projednávání žalob ohledně staveb klíčové dopravní infrastruktury,
c. shodnému zájmu žalobců i osoby zúčastněné na projednání věci před Krajským soudem v Ostravě,
d. komplexnosti a enormní skutkové i právní složitosti věci,
e. nadregionálnímu významu předmětné stavby, jež ji činí přinejmenším srovnatelnou se stavbami dopravní infrastruktury výlučně projednávanými u Krajského soudu v Ostravě a
f. zákonnému požadavku na projednání a rozhodnutí věci ve lhůtě devadesáti (90) dnů,

jsou naplněny důvody pro přikázání věci Krajskému soudu v Ostravě z důvodu vhodnosti, neboť od něj lze očekávat *hospodárnější, rychlejší či po skutkové stránce spolehlivější a důkladnější posouzení věci* ve smyslu usnesení NSS č. j. Nad 138/2003-26.

(26) Navrhovatel přitom v žádném ohledu nepředjímá možný procesní vývoj řízení u Městského soudu v Praze či u Krajského soudu v Ostravě, toliko poukazuje na zcela objektivní skutečnosti, jež, dle jeho názoru, mají být ze zákona, při vyhodnocení návrhu na delegaci vhodnou, brány v potaz. Dle názoru navrhovatele jde právě o onen ojedinělý případ, kdy projednání věci jiným, než místně příslušným soudem přispěje k naplnění účelu soudního přezkumu správních rozhodnutí.

(27) Navrhovatel si též dovoluje poukázat na to, že přikázání věci Krajskému soudu v Ostravě nebrání dosavadní průběh řízení. Jak se podává z názorů odborné veřejnosti, *„[ú]vaha soudu rozhodujícího o delegaci musí zahrnovat i dosavadní výsledky řízení; delegace nebude zpravidla namístě v případech, kdy příslušný soud již provedl podstatnou část dokazování a rozhodnutí o delegaci – z hlediska důsledků nazíráno – by znamenalo jen prodloužení řízení…“*[3] Z dosavadního průběhu řízení před Městským soudem v Praze je zřejmé, že soud doposud ve věci neprováděl de facto žádné procesní úkony, natož aby zjišťoval skutkový stav věci. Pokud by věc byla Městskému soudu v Praze odejmuta a

[3]NOVOTNÝ, Zdeněk. § 12 [Delegace]. In: DRÁPAL, Ljubomír, BUREŠ, Jaroslav a kol. Občanský soudní řád I, II. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 72, marg. č. 4.

byla by přikázána Krajskému soudu v Ostravě, nedošlo by ke zmaření žádných procesních příprav.

(28) Navrhovateli sice není známo procesní stanovisko ostatních účastníků řízení ke svému návrhu a je si vědom toho, že jej soud bude teprve zjišťovat, ale vychází z toho, že žalobci svou žalobu podali ke Krajskému soudu v Ostravě a že tudíž též preferují, aby o věci rozhodoval tento soud, byť to z pohledu posouzení tohoto návrhu není určující.

(29) Navrhovatel závěrem podotýká, že svým postupem nesleduje nic jiného, než zajištění řádných a spravedlivých podmínek pro projednání a rozhodnutí věci. Je totiž přesvědčen, že právě v takových podmínkách se nejefektivněji ukáže pravá povaha žaloby, kterou shledává zcela nedůvodnou. Žalobou napadené rozhodnutí má pro navrhovatele zcela mimořádný význam, kdy s jeho případným zrušením (pro což dle jeho názoru není právní důvod) by se pojil vznik neméně významné škody na jeho straně, jakož i na straně dalších osob. K tomu si navrhovatel dovoluje odkázat na své podání ze dne 4. 5. 2022, jímž se mj. vyjadřoval k návrhu žalobců na přiznání odkladného účinku žaloby.

Důkaz:

- *Webové stránky: http://pankrackaspolecnost.cz/aktualni-kauzy/metro-d/*
- *Uplatněním práv osoby zúčastněné na řízení a vyjádřením k návrhu na přiznání odkladného účinku ze dne 4. 5. 2022 (součástí soudního spisu)*

IV.

Vzhledem k výše uvedenému osoba zúčastněná navrhuje, aby Nejvyšší správní soud, v souladu s ust. § 9 odst. 2 s. ř. s., přikázal věc vedenou u Městského soudu v Praze pod sp. zn. 14 A 78/2022 z důvodu vhodnosti Krajskému soudu v Ostravě.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost