

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** [redacted] bytem Kovařovicova [redacted], 140 00 Praha 4, - Krč,
- 2) **Ing. Pet** [redacted], bytem Kovařovicova [redacted], 140 00 Praha 4
- 3) **Ing. Arnold** [redacted], bytem Kovařovicova [redacted], 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 PŘÍKÁZÁNÍ VĚCI
JINÉMU NEŽ MÍSTNĚ PŘÍSLUŠNÉMU SOUDU**

Přílohy: dle textu

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, umístování 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, umístování, 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 umístují 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 bezesporu nenaplnuje 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 plánování 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. Sídlíšní 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 obyvatelé dojíždějící ze Středočeského kraje, a to především zlepšením časové dostupnosti*

¹ Pozměňovací návrh poslanců Ladislava Okleščka, 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 plánování 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 – necht' 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 sítě 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 razicí 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 soudu 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 vhodné, 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

³NOVOTNÝ, 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) Navrhovatel 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