



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Barbary Pořízkové a soudců JUDr. Radana Malíka a JUDr. Pavla Molka v právní věci navrhovatelů: **a) Obec Vidov**, se sídlem Vidov 51, **b) Obec Plav**, se sídlem Plav 57, **c) Obec Borovnice**, se sídlem Borovnice 60, **d) D. S.**, **e) J. G.**, **f) R. M.**, **g) M. M.**, **h) L. M.**, **ch) Ing. J. T.**, **i) PŘÁTELÉ VIDOVA A OKOLÍ**, se sídlem Vidov 34, všichni zast. JUDr. Milošem Tuháčkem, advokátem se sídlem Převrátická 330/15, Tábor, proti odpůrci: **Jihočeský kraj**, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice, o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, vydané usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje ze dne 18. 12. 2014, č. j. 396/2014/ZK-14, v řízení o kasační stížnosti navrhovatelů a) až i) proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 20. 3. 2018, č. j. 57 A 21/2017 - 181,

t a k t o :

I. Kasační stížnost se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Podanou kasační stížností se navrhovatelé a) až i) [dále jen „stěžovatelé“] domáhají zrušení v záhlaví uvedeného rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích (dále jen „krajský soud“), kterým byl výrokem I. podle § 101d odst. 2 věty druhé zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), zamítnut jejich návrh na zrušení části opatření obecné povahy – 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, vydané usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje ze dne 18. 12. 2014, č. j. 396/2014/ZK-14 (dále jen „aktualizované ZÚR“ nebo „aktualizované zásady“), a výrokem II. nebyla odpůrci přiznána náhrada nákladů řízení. Stěžovatelé se domáhali zrušení aktualizovaných zásad v části týkající se záměru D 26/2 –

Dálniční přivaděč - Jižní tangenta České Budějovice, Pokračování Jižní tangenty České Budějovice [dále jen „Jižní tangenta II“].

[2] K žalobním námitkám, které se promítly do námitek kasačních, uvedl krajský soud následující.

[3] Zásady územního rozvoje i jejich aktualizace stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Záměry jsou zde formulovány jen obecně a jejich možný negativní vliv na životní prostředí je zapotřebí podrobněji zkoumat v navazujících řízeních.

[4] Posouzení vlivů aktualizovaných zásad na životní prostředí (hodnocení SEA, *Strategic Environmental Assessment*) bylo dostatečné. Hodnocení jednotlivých záměrů (stávajících i navrhovaných) a jejich vzájemného působení bylo provedeno ve zprávě *Vyhodnocení vlivu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona* (dále jen „zpráva SEA“). Její součástí bylo i hodnocení kumulativních a synergických vlivů (hodnocení CEA, *Cumulative Effects Assessment*), které bylo rovněž provedeno dostatečně konkrétně. Tyto vlivy byly identifikovány a řádně vyhodnoceny (kapitola 5, zvláště podkapitola 5.14, a přílohy č. 3, 4, a 5 zprávy SEA). Vyhodnoceny byly i vlivy ploch a koridorů ve větší vzdálenosti než 500 m. Do hodnocení byla zařazena konkrétní opatření pro předcházení negativním vlivům dopravních záměrů a jejich snížení (kapitola 7, odstavec 223, body 1 až 7, 12, 15, 17 a 51, konkrétně ve vztahu k Jižní tangentě též bod 47), kompenzační opatření a zvláštní pravidla monitorování nebyla navržena (odstavec 193 zprávy SEA). Mezi plochami a koridory s nejzávažnějším vlivem na životní prostředí není Jižní tangenta II uvedena (odstavec 198 zprávy SEA).

[5] Mírně negativní vlivy týkající se hlukového zatížení, které mohou nastat u silničních koridorů první třídy a železničních koridorů, budou řešeny při posouzení vlivů záměru na životní prostředí (hodnocení EIA, *Environmental Impact Assessment*). Z již vypracovaného hodnocení EIA pro záměr Jižní tangenty II (dne 14. 10. 2016 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko) plyne, že v území nejsou významné zdroje hluku a s ohledem na stanovenou intenzitu dopravy lze předpokládat, že hlukové imise v hlukové studii budou nižší. Podle rozptylové studie bude nárůst imisí nízký.

[6] Rozdělení záměru Jižní tangenty na dvě části, a to na záměr Jižní tangenty I [od silnice I/3 (budoucí silnice II/603) k dálnici D 3], který byl navržen v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje, vydaných usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje ze dne 13. 9. 2011, č. j. 293/2011/ZK-26 (dále jen „ZÚR“ nebo „zásady“), a na záměr Jižní tangenty II (od dálnice D 3 k silnici II/156), za účelem izolovaného posouzení kumulativních a synergických vlivů je nepodloženou spekulací. Rozdělení je dáno aktuální potřebou dopravního propojení, funkce obou částí jsou odlišné, proto se liší i termíny realizace a zprovoznění.

[7] Do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů není zapotřebí zpracovat veškeré záměry obsažené v zásadách územního rozvoje, ale postačuje pouze zhodnocení

pokračování

záměrů, u nichž takové vlivy vůbec přicházejí v úvahu, a to s ohledem na jejich povahu a rozsah či v důsledku jiných zjištění. V projednávaném případě je proto míra podrobnosti dostatečná. Aktualizované zásady nevykazují tak závažné vlivy na životní prostředí, pro něž by neměly být schváleny (odstavec 195 zprávy SEA). Krajský soud upozornil též na zásadu minimalizace soudních zásahů do územně plánovací dokumentace, podle níž soud přezkoumává jen to, zda vyhodnocení má zákonem požadované náležitosti, je srozumitelné, logicky konzistentní a bylo vyhodnoceno v navazujících rozhodovacích procesech.

[8] Proti vypořádání ostatních žalobních námitek stěžovatelé nic nenamítali, proto se jimi soud v kasačním řízení nezabýval.

II. Obsah kasační stížnosti, vyjádření ke kasační stížnosti a repliky stěžovatelů

[9] Rozsudek krajského soudu napadli stěžovatelé v rozsahu výroku I. kasační stížností, jejíž důvody podřazují pod § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s., a navrhli jeho zrušení i zrušení aktualizovaných ZÚR v části Jižní tangenty II.

[10] Namítají, že posouzení vlivů aktualizovaných ZÚR v části Jižní tangenty II na životní prostředí (hodnocení SEA) bylo nedostatečné. Konkrétně neobsahuje hodnocení kumulativních a synergických vlivů (tedy popis možných konkrétních dopadů na konkrétní složky životního prostředí, úvahu o jiném lepším řešení a zohlednění hodnocení při výběru varianty záměru), nevymezuje kompenzační opatření za účelem minimalizace kumulativních a synergických vlivů, ani nestanovuje pravidla jejich monitorování. Nedošlo k posouzení kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k dálnici D 3 a železničnímu koridoru z Českých Budějovic do Českých Velenic. Hodnocení SEA nelze nahradit posouzením vlivu záměru na životní prostředí (hodnocením EIA). Hodnocení SEA by mělo být v posuzovaném případě konkrétnější i proto, že se jedná o dopravní infrastrukturu, k jejímuž dalšímu členění a upřesnění nedochází již vůbec, případně jen omezeně.

[11] Namísto posouzení záměru Jižní tangenty jako celku došlo k jeho rozdělení na záměry Jižní tangenty I a Jižní tangenty II. Důsledkem bylo izolované posouzení Jižní tangenty II. Účel právní úpravy procesu SEA nelze obejít rozdělením jednoho záměru (stejně jako nezohledněním více záměrů).

[12] Nedošlo k posouzení kumulativních a synergických vlivů dálniční křižovatky Roudné ve vztahu k dálnici D 3 a železničnímu koridoru z Českých Budějovic do Českých Velenic.

[13] Krajský soud se s žalobními body, které se promítly do shora shrnutých kasačních námitek, řádně nevypořádal, resp. pro vytýkané nedostatky aktualizované ZÚR v části týkající se Jižní tangenty II nezrušil, ač tak učinit měl.

[14] Ve vyjádření ke kasační stížnosti odpůrce uvedl, že napadený rozsudek a aktualizované zásady byly vydány v souladu se zákonem a jsou dostatečně odůvodněné. Navrhl kasační stížnost zamítnout. Zároveň upozornil, že stěžovatelé byli při projednání

aktualizovaných ZÚR pasivní, nedostatky poprvé vytýkali až v řízení před krajským soudem.

[15] Při posuzování záměru Jižní tangenty nebylo postupováno tzv. „salámovou metodou“. Napojení obou etap na dálnici D 3 odviselo od již dříve vydaného územního rozhodnutí o umístění dálniční křižovatky Roudné. Již v ZÚR byla Jižní tangenta II vymezena, a to jako územní rezerva. Zároveň byly v rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů posuzovány všechny záměry (tj. stávající i navrhované) ve vzájemné souvislosti.

[16] Obsah hodnocení SEA považuje za dostatečný. Hodnoceny byly jednotlivé záměry i jejich vzájemné působení. Jižní tangenta II byla posouzena ve stejném rozsahu a stejným způsobem jako ostatní záměry, přičemž hodnocení bylo provedeno souhrnně pro všechny záměry stejné kategorie a přihlédnuto bylo ke zvláštnostem jednotlivých záměrů. Míra podrobnosti odpovídá tomu, že se jedná o aktualizaci zásad územního rozvoje, přihlédnuto proto bylo především k záměrům nadmístního významu.

[17] Popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, je uvedeno v kapitolách 2 až 4 zprávy SEA. Hodnocení sekundárních, synergických a kumulativních vlivů všech ploch a koridorů (stávajících i navrhovaných) je uvedeno v kapitole 5 zprávy SEA a v jejích přílohách č. 3, 4 a 5 (zde konkrétně pro jednotlivé záměry, včetně Jižní tangenty II). Křížení, resp. souběh liniových staveb je až předmětem posouzení EIA. Opatření, která se týkají všech dopravních staveb (tedy i Jižní tangenty II) jsou vymezena v kapitole 7, odstavci 223, bodech 1 až 7, 12, 15, 17 a 51 zprávy SEA; konkrétně ve vztahu k Jižní tangentě II též v bodě 47. Opatření k jednotlivým záměrům jsou uvedena v příloze č. 2 ke zprávě SEA (k Jižní tangentě II na straně 13). Umístění dálnice D 3 i železničního koridoru z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště bylo vzato v úvahu. Monitorování kumulativních a synergických vlivů je upraveno v kapitole 9 zprávy SEA.

[18] Pro záměr Jižní tangenty II bylo již vypracováno i hodnocení EIA, přičemž dne 14. 10. 2016 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko.

[19] V replice k vyjádření odpůrce stěžovatelé uvedli, že argumentace územním rozhodnutím o umístění dálniční křižovatky Roudné se mýlí s jejich kasační námitkou. Jižní tangenta II nemůže plnit svůj účel samostatně, jelikož jejím cílem je odvedení dopravy z letiště v Plané k silnici II/156. Skutečnost, že byla v ZÚR Jižní tangenta II vymezena jako územní rezerva, uplatnění tzv. „salámové metody“ nevylučuje; nadále platí, že účelem rozdělení záměru bylo schválení kontroverznější části až v pozdější fázi. Opětovně upozornili, že u liniových staveb by mělo být hodnocení SEA důkladnější, přičemž opatření uvedené v kapitole 7, odstavci 223, bodu 47 zprávy SEA považují za příliš obecné, a proto neakceptovatelné. Ani závěr hodnocení EIA nic nemění na tom, že nerealizování Jižní tangenty II by bylo řešením nejrozumějším, a to i z důvodu výstavby silnice D 42/1. Ke své pasivitě v průběhu přijímání aktualizovaných ZÚR odkázali na rozsudek ze dne 13. 5. 2014, č. j. 6 AOs 3/2013 - 29.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[20] Nejvyšší správní soud posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas, jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a stěžovatelé jsou zastoupeni advokátem v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. Poté přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil, zda netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[21] Předně se soud zabýval aktivní legitimací stěžovatelů v řízení před krajským soudem, jelikož odpůrce (aniž by ji zpochybnil) poukázal na to, že stěžovatelé nepodali v řízení o zásadách územního rozvoje námitky, resp. připomínky [§ 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění rozhodném pro projednávanou věc (dále jen „stavební zákon“)]. Tento fakt nemá na jejich legitimaci vliv, neboť v souladu s usnesením rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010 - 116, č. 2397/2011 Sb. NSS, *„skutečnost, že navrhovatel v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části (§ 101a a násl. soudního řádu správního) neuplatnil námitky či připomínky ve fázích přípravy opatření obecné povahy, jej nezabavuje práva takový návrh podat. Návrh proto nemůže soud pro nedostatek aktivity navrhovatele v předcházejících fázích řízení správního odmítnout pro nedostatek procesní legitimacy.“* (podrobněji viz odstavce 13 až 24). Zmíněná procesní pasivita však není při soudním přezkumu zcela bez významu, je zapotřebí k ní přihlédnout a její vliv na úspěšnost žaloby posoudit *„s přihlédnutím ke všem individuálním okolnostem případu, a to při zkoumání procesního postupu správního orgánu, při hodnocení případného rozporu opatření obecné povahy s právními předpisy, jakož i při hodnocení přiměřenosti zásahu do práv a povinností navrhovatele“* (podrobněji viz odstavce 25 až 32 téhož usnesení).

[22] Námitka, podle níž spočívá nedostatek aktualizovaných zásad v absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů dálniční křižovatky Roudné ve vztahu k dálnici D 3 a železničnímu koridoru z Českých Budějovic do Českých Velenic, není ve smyslu § 104 odst. 4 s. ř. s. přípustná, jelikož ji stěžovatelé v řízení před krajským soudem neuplatnili, ač tak učinit mohli.

[23] Pokud dále uvedli, že za nejrozumnější považují nerealizování záměru Jižní tangenty II, jelikož jej z důvodu konkurujícího si záměru silnice D 42/1 nepovažují za nezbytný, pouze v náznaku zopakovali svůj žalobní bod (viz strany 9 až 11 žaloby), jímž se krajský soud podrobně zabýval (viz odstavce 47 až 51 napadeného rozsudku), aniž by na toto posouzení jakkoli reagovali. Ani v tomto rozsahu proto není kasační stížnost přípustná (§ 104 odst. 4 s. ř. s.).

[24] Ve zbytku se stěžovatelé vymezují proti nedostatečnému posouzení kumulativních a synergických vlivů aktualizovaných zásad v části Jižní tangenty II (hodnocení CEA), v čemž spatřují vadu řízení spočívající v neúplném zjištění skutkového stavu, jež se odráží v nedostatečném odůvodnění aktualizovaných zásad. Krajskému soudu vytýkají, že se s jejich argumentací řádně nevypořádal a pro takto důvodně vytýkané vady napadenou část aktualizovaných zásad nezrušil. V převážné části stěžovatelé jen stručně zopakovali žalobní

body (viz strana 28 až 31 žaloby) a omezili se na obecný nesouhlas se závěry krajského soudu. Kasační stížnost je proto na samé hranici projednatelnosti.

[25] Řízení o kasační stížnosti je ovládáno zásadou dispoziční. Obsah a kvalita kasační stížnosti do značné míry předurčuje nejen rozsah přezkumné činnosti, ale i obsah rozhodnutí soudu. Z kasační stížnosti musí být zřejmé, v kterých částech a z jakých důvodů má NSS napadené rozhodnutí přezkoumat, přičemž není povinen a ani oprávněn sám možné nezákonnosti napadeného rozhodnutí dovozovat. Je odpovědností stěžovatele, aby v kasační stížnosti specifikoval skutkové a právní důvody, pro které napadá rozhodnutí krajského soudu. Na obecné námitky proto reaguje i soud obecným způsobem.

[26] Při přezkumu opatření obecné povahy soud vychází z algoritmu, který dovodil v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, č. 740/2006 Sb. NSS; jeho použitelnost je po novele soudního řádu správního provedené zákonem č. 303/2011 Sb. omezená, zůstává však i nadále inspirativní (viz rozsudek ze dne 21. 9. 2017, č. j. 2 As 265/2017 - 29). Algoritmus spočívá v pěti krocích: za prvé posouzení, zda je dána pravomoc správního orgánu vydat opatření obecné povahy; za druhé, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*); za třetí, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem; za čtvrté, zda je opatření obecné povahy co do obsahu v rozporu se zákonem (materiální kritérium); a za páté v přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace). Stížní body se prolínají třetím a čtvrtým krokem algoritmu přezkumu opatření obecné povahy (vada řízení spočívající v neúplném zjištění skutkového stavu, jež se odráží v nedostatečném odůvodnění aktualizovaných zásad).

[27] Hodnocení CEA je součástí posouzení vlivů na životní prostředí (hodnocení SEA), přičemž obojí je součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona). Obsahuje zhodnocení stávajících a předpokládaných kumulativních (hromadných) a synergických (společných) vlivů navrhovaných variant zásad územního rozvoje 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 (bod 6 přílohy ke stavebnímu zákonu); nezbytně se na něj vztahují i požadavky bodů 3, 4, 5, 7 a 8 stavebního zákona. Zahrnuje proto „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“ (viz rozsudek ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, č. 2698/2012 Sb., odstavce 57 až 72).

[28] Krajský soud dospěl k závěru, že posouzení CEA bylo z hlediska požadavků kladených zákonem a judikaturou NSS dostatečné, a to včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů (tedy zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního

pokračování

prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení opatření k jejich minimalizaci a stanovení pravidel k jejich monitorování. K tomu podrobně odkázal na obsah zprávy SEA (viz odstavce 89 až 108 napadeného rozsudku).

[29] NSS z obsahu zprávy SEA ověřil, že Jižní tangenta II byla jako návrhový záměr v procesu SEA hodnocena (tabulka 9, odstavec 18 zprávy SEA). Jeho nedílnou součástí bylo i hodnocení CEA (kapitola 5.14 zprávy SEA), které se týkalo ploch a koridorů stávajících (převzatých ze ZÚR) i plánovaných (pozměněných a navržených v aktualizovaných ZÚR). Vybrány byly plochy a koridory, které se navzájem překrývají (střetávají) nebo jsou vymezeny v menší vzdálenosti než 500 m, případně ve větší vzdálenosti, pokud hromadné či skupinové vlivy přicházejí v úvahu. U identifikovaných dvojic záměrů byla stanovena míra potenciálních sekundárních, synergických a kumulativních vlivů na semikvantitativní stupnici od -2 (významné negativní) do +2 (významné pozitivní) [viz odstavce 176 a 177 zprávy SEA].

[30] Z přílohy č. 3 ke zprávě SEA (viz str. 4) plyne, že hromadné a společné vlivy Jižní tangenty II ve vztahu k záměru D 1/6 (dálnice D 3 v úseku Borek – Dolní Třebonín) a záměru D 3/6 (IV. tranzitní železniční koridor z Českých Budějovic do Horního Dvořiště) byly hodnoceny jako potenciálně mírné negativní (-1), ve vztahu k záměru D 42/1 (silnice II/156 v úseku České Budějovice – Nová Ves) jako nulové či zanedbatelné (0). Hodnocení se týkalo i jednotlivých složek životního prostředí. Při posuzování vztahu Jižní tangenty (záměru D 26) s dálnicí D 3 i železničním koridorem z Českých Budějovic do Horního Dvořiště byly jako potenciálně mírné negativní (-1) vyhodnoceny vlivy ve vztahu k obyvatelstvu a biologické rozmanitosti, fauně a flóře (viz příloha č. 5 ke zprávě SEA ve spojení s odstavcem 177 zprávy SEA). Mezi záměry přispívající k nejzávažnějším kumulativním a synergickým vlivům zařazeny nebyly (viz příloha č. 8 ke zprávě SEA ve spojení s kapitolou 5.14 zprávy SEA *a contrario*), stejně tak nebyly uvedeny mezi nejvíce problematickými záměry z hlediska vlivů na životní prostředí (odstavce 198 a 199 zprávy SEA).

[31] Mírné negativní vlivy v případě koridorů silnic první třídy a železničních tratí se stávajícími silnicemi a železnicemi mohou nastat především v oblasti hlukového zatížení obyvatel (odstavec 180 zprávy SEA). V případě záměru Jižní tangenty lze předpokládat i mírné negativní vlivy na ovzduší a veřejné zdraví (odstavec 190 zprávy SEA). Nebyla navržena žádná kompenzační opatření, pouze opatření k minimalizaci těchto vlivů (odstavec 192 zprávy SEA, podrobně viz kapitola 7 zprávy SEA). Ve vztahu k Jižní tangentě (záměru D 26) bylo explicitně zdůrazněna nutnost minimalizace sekundárních, kumulativních a synergických vlivů na ovzduší a veřejné zdraví a zpracování hlukové (případně i rozptylové) studie (kapitola 7, odstavec 227, bod 47 zprávy SEA). Zvláštní pravidla monitorování nebyla stanovena, jelikož obecná pravidla monitorování vlivů na životní prostředí byla shledána dostatečnými (odstavec 193 zprávy SEA, podrobně viz kapitola 9 zprávy SEA).

[32] Z rekapitulovaného obsahu zprávy SEA je patrné, že se odpůrce kumulativními a synergickými vlivy záměru Jižní tangenty II zabýval. Ke stejnému závěru dospěl krajský

soud, z obsahu správního spisu jej řádně ověřil a srozumitelným a dostatečným způsobem v napadeném rozsudku odůvodnil. Námitka nepřezkoumatelnosti proto není důvodná.

[33] Navzdory tomu, že krajský soud ozřejmil, že se zpráva SEA kumulativním a synergickým vlivům Jižní tangenty II věnuje a v detailech na ni odkázal, stěžovatelé nespécifikovali, v čem konkrétně jeho pochybení spatřují. S jeho posouzením vyjádřili pouze obecný nesouhlas s tím, že odůvodnění aktualizovaných zásad shledávají nedostatečně konkrétním. Ze zprávy SEA plyne (viz její shrnutí v odstavcích [29] až [31]), že obsahuje (vedle jiného) posouzení kumulativních a synergickými vlivů záměru Jižní tangenty II, opatření k jejich minimalizaci (přičemž kompenzační opatření nebyla na základě výsledku hodnocení navržena) i pravidla jejich monitorování (a to v podobě obecnějších pravidel, jelikož zvláštní pravidla nebyla na základě výsledku hodnocení navržena). Opomenuto nadto nezůstalo ani konkrétní hodnocení vlivů ve vztahu k vytipovaným koridorům, tedy dálnici D 3, železničnímu koridoru z Českých Budějovic do Horního Dvořiště a silnici z Českých Budějovic do Nových Hradů (viz strana 4 přílohy č. 3 zprávy SEA). Části posouzení CEA, které měly podle stěžovatelů chybět, ve zprávě SEA obsaženy jsou. Pokud namítají, že opatření spočívající v minimalizaci vlivů na ovzduší a veřejné zdraví a ve zpracování hlukové (případně rozptylové) studie (kapitola 7, odstavec 227, bod 47 zprávy SEA) je příliš obecné, jde o námitku zcela neuchopitelnou. Lze k tomu uvést jen to, že ani část posouzení týkající se vymezení opatření nebyla opomenuta. Opakující se výtky týkající se nedostatečného posouzení kumulativních a synergických vlivů proto nejsou důvodné.

[34] K námitce spočívající v nezohlednění kumulativních a synergických vlivů Jižní tangenty II ve vztahu k železničnímu koridoru z Českých Budějovic do Českých Velenic kasační soud pro úplnost dodává, že krajský soud odkázal též na část zprávy SEA, podle níž lze v případě souběhu silničních a železničních koridorů očekávat mírné negativní vlivy na hlukové zatížení obyvatel, konkrétně ve vztahu k Jižní tangentě též na ovzduší a veřejné zdraví (viz odstavec [31]). Vzhledem k tomu, že stěžovatelé pouze opakují, že při posouzení nebyl zohledněn záměr zmíněného železničního koridoru, aniž by vytykány nedostatek jakkoli specifikovali (omezili se na jedinou větu, nadto nesourodě zařazenou uprostřed textu jiné námitky), tedy přinejmenším reflektovali zmíněnou (obecnou) část hodnocení, a zároveň tuto námitku poprvé uplatnili až v řízení před krajským soudem, považuje kasační soud vypořádání žalobního bodu i samotné hodnocení CEA i v tomto ohledu za dostatečné. Ani tato opakující se výtky proto není důvodná.

[35] Soud nepřisvědčil ani námitce stěžovatelů, podle níž došlo k účelovému rozdělení záměru Jižní tangenty (D 26) na záměry Jižní tangenty I (D 26/I) a Jižní tangenty II (D 26/II) proto, aby nedošlo k posouzení kumulativních a synergických vlivů Jižní tangenty (záměru D 26) jako celku.

[36] Aniž by bylo třeba zabývat se důvodností rozdělení záměru Jižní tangenty na dvě části, jež spolu zjevně souvisí, soud nepřehlédl, že se zpráva SEA věnuje hodnocení vlivů Jižní tangenty jako celku (tj. záměru D 26, jenž zahrnuje obě části – záměr D 26/I i záměr D 26/II). Při posouzení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byly jako potenciálně mírné negativní (-1) vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy Jižní

pokračování

tangenty s dálnicí D 3 a železničním koridorem z Českých Budějovic do Horního Dvořiště ve vztahu k obyvatelstvu a biologické rozmanitosti, fauně a flóře (viz příloha č. 5 ke zprávě SEA ve spojení s odstavcem 177 zprávy SEA). Za tímto účelem bylo právě ve vztahu k Jižní tangentě navrženo výše zmíněné opatření k minimalizaci kumulativních a synergických vlivů (kapitola 7, odstavec 227, bod 47 zprávy SEA). Jelikož posouzení Jižní tangenty jako celku (záměru D 26) bylo učiněno, nemůže být ani tato výtka důvodná.

IV. Závěr a náklady řízení

[37] Z výše uvedených důvodů Nejvyšší správní soud v souladu s § 110 odst. 1 větou druhou s. ř. s. podanou kasační stížnost zamítl. O věci rozhodl bez jednání postupem podle § 109 odst. 2 věty první s. ř. s., podle kterého o kasační stížnosti rozhoduje soud zpravidla bez jednání.

[38] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 větu první s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterých, nestanoví-li tento zákon jinak, 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. Stěžovatelé v řízení úspěch neměli, proto nemají právo na náhradu nákladů řízení. Odpůrci, který by jinak měl právo na náhradu nákladů řízení, žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti v řízení o kasační stížnosti nevznikly. Z uvedených důvodů soud rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 19. prosince 2019

JUDr. Barbara Pořízková
předsedkyně senátu