



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Kaniové, soudce JUDr. Ivo Pospíšila a soudkyně Mgr. Sylvy Šiškeové v právní věci žalobce: **Spokojené Díly z. s.**, se sídlem Foglarova 1817/57, Kuřim, zastoupen Mgr. Lenkou Kotulkovou, advokátkou se sídlem Kopečná 241/20, Brno, proti žalovanému: **Ministerstvo životního prostředí**, se sídlem Vršovická 1442/65, Praha 10, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 12. 2019, č. j. MZP/2019/560/1592, sp. zn. ZN/MZP/2019/560/336, za účasti: **I) Ředitelství silnic a dálnic ČR**, se sídlem Na Pankráci 546/56, Praha 4, **II) "VODA Z TETČIC z. s."**, se sídlem Hybešova 178, Tetčice, **III) město Kuřim**, se sídlem Jungmannova 968/75, Kuřim, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 16. 6. 2020, č. j. 29 A 23/2020 - 144,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá**.
- II. Žalobce a osoby zúčastněné na řízení **nemají právo** na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Ředitelství silnic a dálnic ČR [osoba zúčastněná na řízení I)] dne 29. 4. 2019 podalo Krajskému úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „krajský úřad“) oznámení záměru „I/43, obchvat + MÚK Kuřim, východ + MÚK Lipůvka“ v k. ú. Kuřim, okres Brno – venkov a k. ú. Lipůvka, Svinošice, okres Blansko (dále též „Záměr“), který měl spočívat ve zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu v rámci tří vybraných úseků stávající komunikace I/43.

[2] Stavba I/43, Podlesí, obchvat zahrnuje místní komunikaci zajišťující dopravní obsluhu Podlesí, která je na silnici I/43 připojena stykovou křižovatkou vybavenou odbočovacími pruhy – jako 4. větev je zde připojena účelová komunikace podél Podlesního potoka. Celková délka této stavby činí cca 1,38 km. Silnice je navržena v kategorii S 11,5/90 v úseku Podlesí – Kuřim v projektovém staničení od km 9,12 do km 10,50.

Napojení území je řešeno pomocí soustavy kruhových objezdů. V rámci stavby bude zřízena nová obslužná komunikace, na kterou bude napojena obec Podlesí, nové rozvojové plochy Kuřimi, obalovna a ostatní polní cesty. Tato komunikace se uvažuje jako místní obslužná komunikace v kategorii S 7,5.

[3] Stavba I/43 MÚK Kuřim, východ je dlouhá v ose hlavní trasy 1,51 km. Stávající úrovněová křižovatka má být nahrazena mimoúrovňovou křižovatkou, která zajišťuje bezkonfliktní napojení Kuřimi a průmyslových zón v její severní části na silnici I/43.

[4] Stavba I/43 MÚK Lipůvka je dlouhá 1,01 km a je plánována tak, že na začátku úseku se od sebe oddělí silnice I/43 a II/379, v přímém směru za MÚK Lipůvka bude na Blansko pokračovat silnice II/379. Všesměrnost je doplněna pravým odbočením ze směru od Blanska do původní stopy silnice II/349, která již bude využita jako místní komunikace.

[5] Krajský úřad provedl v souladu s § 7 a přílohou č. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) (dále jen „zákon o posuzování vlivů“) zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda uvedený Záměr má být posuzován v celém rozsahu uvedeného zákona. Rozhodnutím ze dne 24. 6. 2019, č. j. JMK 61868/2019, sp. zn. S-JMK 61868/2019 OŽP/Vlč, pak dle § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů krajský úřad vydal závěr zjišťovacího řízení, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován dle zmíněného zákona.

[6] Proti tomuto rozhodnutí krajského úřadu podal žalobce odvolání, které žalovaný v záhlaví specifikovaným rozhodnutím zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

II. Rozsudek krajského soudu

[7] Žalobce brojil proti rozhodnutí žalovaného žalobou, ve které zejména namítal, že Záměr měl být posouzen podle zákona o posuzování vlivů v plném rozsahu (tedy měla proběhnout tzv. velká EIA).

[8] Krajský soud neshledal žalobu důvodnou a zamítl ji. V odůvodnění rozsudku nejprve uvedl, že žalobce podal relativně rozsáhlou žalobu, která obsahuje podrobnou a do značné míry velmi kvalifikovanou právní argumentaci. Přesto dle názoru soudu tato argumentace jde v nejedné otázce nad rozsah toho, co (a do jaké podrobnosti) je příslušný správní orgán povinen posuzovat v rámci zjišťovacího řízení, resp. v rámci posuzování dle zákona o posuzování vlivů, potažmo jaký je charakter zjišťovacího řízení.

[9] Krajský soud se předně neztotožnil s žalobní námitkou, dle které měl být Záměr zařazen do bodu 48 (a kategorie I) přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Naopak přisvědčil závěru správních orgánů o zařazení Záměru do kategorie II bod 49 zmiňované přílohy. Upozornil, že z celého textu oznámení EIA i obsahu správního spisu vyplývá, že se v případě Záměru v podstatě nejedná o výstavbu zcela nové komunikace, nýbrž o projekt, jehož cílem je odstranění dopravně-bezpečnostních nedostatků na stávající silnici I/43. Klíčové je vybudování nových křižovatek, které mají

uměnit míru zmíněných nedostatků, zejména zabránit kongescím (lze tak hovořit o jisté rekonstrukci nynější komunikace). Oznamovatel neměl v úmyslu řešit dopravní situaci v dané lokalitě komplexním způsobem, což po něm žalobce vlastně požaduje, nýbrž hodlal poměrně rychlým způsobem uměnit současné dopravně-bezpečnostní potíže. Principiální vyřešení dopravní infrastruktury ponechává na pozdější dobu, přičemž v tomto směru nevyklučuje realizaci tohoto komplexního řešení dle žádných ze zvažovaných variant podle stávajících ZÚR JMK.

[10] Podstatné pro zařazení Záměru do určité kategorie v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů je, že návrh Záměru počítá s komunikací o dvou pružích. Pro to, aby Záměr „přešel“ pod zmíněný bod 48, by bylo třeba kumulativního naplnění podmínek spočívajících v počtu stávajících (plánovaných) jízdních pruhů a délky Záměru (nad 10 km). Soud nepřisvědčil úvaze žalobce, že překročí-li u určité komunikace intenzita dopravy hodnotu předvídanou pro tento typ komunikace technickou normou (ČSN), měla by být i dle zákona o posuzování vlivů tato komunikace posuzována ve smyslu této technické normy – tj. jako komunikace o čtyřech pružích. Vliv na životní prostředí totiž musí být vyhodnocován předně prizmatem modelování dopravy a výhledových intenzit (zde hrají roli např. hlukové a jiné studie). Záměr nadto představuje v podstatě úpravu již v současnosti nevyhovující komunikace; pokud žalobce tvrdí, že již nyní jsou na ní překračovány intenzity dopravy dle příslušné ČSN, neměl by Záměr vést ke zhoršení stávající situace, ale k jejímu zlepšení (i z hlediska vlivů na životní prostředí).

[11] Krajský soud nepovažoval za důvodná ani tvrzení žalobce o nutnosti zvažování jednotlivých variant pro dopravní řešení, jak jsou předvídána dle platných ZÚR JMK. Záměr je dle soudu v území vymezen jednoznačně: jedná se o úpravu nynější komunikace I/43 (ve vymezených úsecích), na níž jsou nově vytvářeny celkem tři křižovatky. Za irelevantní považoval soud polemiku žalobce o tom, jak jsou či nejsou dle ZÚR JMK vymezeny koridory příslušných rychlostních komunikací, že tyto koridory jsou vedeny variantně jako pouhé územní rezervy apod. Zdůraznil, že orgány EIA nejsou orgány územního plánování a rozhodování. Otázka souladu s územně plánovací dokumentací může mít význam toliko sekundární, kdy by se nedodržením regulace v nich obsažené musel záměr nutně ocitnout v rozporu s požadavky dle zákona o posuzování vlivů, resp. kdy by v důsledku takového rozporu musel být nutně dán relevantně negativní vliv na životní prostředí.

[12] Krajský soud neshledal důvodnou ani žalobní námitku, podle níž měl být Záměr zařazen pod bod 47 Přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů („*Dálnice I. a II. třídy*“), a to dle eurokonformního výkladu zákona o posuzování vlivů ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „*Směrnice EIA*“), potažmo že ve vztahu k Záměru měla být provedena „*velká EIA*“ z důvodu nutnosti přímé aplikace směrnice EIA. Podle soudu daná komunikace nesplňuje technické parametry (dělicí pásy, šířka apod.) pro to, aby byla pojímána jako dálnice II. třídy, a nelze ji pojímat ani jako součást sítě komunikací evropského významu TEN-T (definice komunikací zařazených do systému TEN-T viz nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU); tomuto závěru odpovídá i výstup z Geoportálu ŘSD,

který soud provedl k důkazu při ústním jednání. V tomto smyslu tedy povinné posuzování Záměru dle bodu 47 Přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů, a to Ministerstvem životního prostředí, nebylo namístě.

[13] Dále soud uvedl, že pro zařazení silnice do systému AGR, ve smyslu Směrnice EIA, není rozhodný její status dle přílohy I Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR) (dále jen „Dohody AGR“), nýbrž právě definiční (technické) znaky, jak plyne z rozsudku Soudního dvora EU ze dne 24. 11. 2016 ve věci C-645/15, *Bund Naturschutz in Bayern e.V. a Harald Wilde proti Freistaat Bayern*. Podle soudu Záměr nenaplnuje znaky komunikace dle Dohody AGR, a i kdyby tyto znaky byly naplněny, pak se nejednalo o nový záměr, nýbrž o změnu záměru, u které bylo v obecné rovině možné akceptovat provedení toliko zjišťovacího řízení.

[14] Soud rovněž neshledal, že by v posuzované věci byla porušena zásada legitimního očekávání, zákazu libovůle a neodůvodněné nerovného zacházení vyplývající z § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Neztotožnil se tak se závěrem žalobce, že by správní orgány postupovaly nedůvodně odlišně než v obdobném případě – při posouzení záměru „*Přeložka silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim*“ z července roku 2007, ve kterém byla tzv. velká EIA provedena.

[15] Rozhodnutí žalovaného je dle krajského soudu zákonné i v tom ohledu, že v daném případě nebylo namístě zpracovávat variantní řešení návrhu. Skutečnost, že příslušný správní orgán má vycházet i z vyjádření veřejnosti k záměru, jak s odvoláním na důvodovou zprávu k zákonu o posuzování vlivů argumentuje žalobce, totiž neznamená, že v případě posouzení předloženého záměru s výsledkem, že není dán jeho významný vliv na životní prostředí, je zde povinnost či oprávnění tohoto správního orgánu navrhnout zpracování variantního řešení. Návrh na zpracování variant přichází v úvahu až v situaci, kdy záměr „přeskočí laťku“ spočívající právě v onom zmíněném významném vlivu na životní prostředí. To se týká i tvrzení žalobce, že jím navržené řešení je např. v lokalitě Kuřim-Podlesí šetrnější z hlediska vlivu na okolí, resp. na obyvatele této lokality. Soud vysvětlil, že za situace, kdy neexistuje oprávnění správních orgánů nechat zpracovat variantní řešení (tedy v případě, že správní orgány rozhodnou ve smyslu § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů), pak ani tyto orgány nemohou povinnost zpracování variantního řešení uložit. Zároveň soud opětovně zdůraznil, že orgány rozhodující v rámci zjišťovacího řízení (či v rámci posuzování vlivů na životní prostředí obecně), nejsou ani orgány územního plánování, ani těmi, kdo rozhodují o uskutečnitelnosti záměrů z hlediska jejich souladu s územně plánovací dokumentací. Proto ani pro žalovaného, ani pro krajský úřad nebylo rozhodující to, jak a do jaké míry Záměr odpovídá ZÚR JMK, nýbrž klíčové bylo to, zda je zde dán významný vliv na životní prostředí, což je rozhodné kritérium pro jejich úvahu a rozhodování.

[16] Ani další žalobní námitky, včetně nepřezkoumatelnosti závěrů žalovaného, nepovažoval krajský soud za důvodné.

III. Důvody kasační stížnosti

[17] Žalobce (stěžovatel) podal proti rozsudku krajského soudu obsáhlou kasační stížnost z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), a navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil.

[18] Nezákonnost rozsudku spatřuje stěžovatel v nesprávném závěru krajského soudu, že Záměr nepodléhá posouzení dle zákona o posuzování vlivů. Podle stěžovatele byl Záměr v oznámení předložen jako funkčně neúplný, neboť součástí Záměru měla být i přímo dotčená navazující silniční síť včetně variant severního a jižního obchvatu. V souvislosti s tím upozorňuje, že varianta jižního obchvatu je trasována v blízkosti obytného souboru v lokalitě „Díly za sv. Janem“, kde bydlí členové stěžovatele. Záměr v podstatě zatajuje, že do budoucna převádí („vytláčí“) cca 20 tis. vozidel na doposud neexistující jižní obchvat a že tím budou vyvolány významné negativní vlivy na obytný soubor „Díly za sv. Janem“, které však nebyly vyhodnoceny. Záměr nadto navrhuje významně odlišné trasování komunikace, nejedná se tedy o rekonstrukci, nýbrž o stavbu nového tělesa komunikace.

[19] První okruh kasační argumentace se týká nesprávného zařazení Záměru dle Přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů. Podle stěžovatele komunikace I/43 naplňuje znaky rychlostní komunikace podle Dohody AGR (tato komunikace v celé délce posuzovaného Záměru nemá žádná úrovněová křížení, má zde být vyloučena nemotorová doprava a platí zde zákaz zastavení a stání), a proto mělo být ve spojení s přímým účinkem Směrnice EIA a povinností eurokonformního výkladu provedeno povinné posouzení vlivů na životní prostředí. Současně je tím také postaveno najisto, že pro tento Záměr měl být dle zákona o posuzování vlivů příslušným správním orgánem výlučně žalovaný, nikoliv krajský úřad. Stěžovatel připomněl rozsudek Soudního dvora ve věci C-645/15, *Bund Naturschutz in Bayern e.V. a Harald Wilde proti Freistaat Bayern* (viz bod 13 výše), který mj. řešil výklad pojmu „výstavba“ nebo otázku minimální délky záměru ve vztahu k povinnosti posouzení jeho vlivů. Podle stěžovatele krajský soud tyto otázky posoudil nesprávně; jeho názor je vlastně popřením Směrnice EIA.

[20] S krajským soudem nelze souhlasit, že by se mělo ustanovovat nějaké *ad hoc* kritérium pro zařazení Záměru do kategorie I dle zákona o posuzování vlivů (podléhá posuzování vždy) či kategorie II dle zákona o posuzování vlivů (rozhoduje se ve zjišťovacím řízení), a to na základě nějakého dalšího posouzení, zda Záměr může mít významný negativní vliv. Pokud by se toto provádělo pro silnice AGR a dálnice, bylo by to přímým popřením evropské Směrnice EIA, která taxativně v Příloze I vyjmenovává některé typy záměrů, tedy včetně záměrů ve zde uvedeném bodě 7/b (kam spadají i „rychlostní silnice“ ve smyslu definice AGR), které povinně podrobuje tzv. „velké EIA“, a neumožňuje tedy pro tyto typy záměrů používat nějaké dodatečné kritérium (ať již *ex ante* nebo *ex post*). To jednoznačně plyne z čl. 4/1 Směrnice EIA, kde se specifikuje výhrada pro zjišťovací řízení a je tím dána jednoznačná povinnost provést „velkou EIA“ dle čl. 5 – 10 Směrnice EIA pro všechny typy záměrů vyjmenované v Příloze I Směrnice EIA. Odkaz krajského soudu na starší rozsudek Soudního dvora ze dne 25. 7. 2008 ve věci C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA proti Ayuntamiento de Madrid*, na věci nic nemění, jednak proto, že z tohoto rozsudku novější rozsudek Soudního dvora ve věci C-645/15 vychází a na něj odkazuje, ale také proto, že věc C-645/15 se netýkala jen zařazení záměru pod bod 7/b Přílohy I Směrnice EIA, ale širší otázky, zda se komunikace v městské oblasti,

a to komunikace různých kategorií, vůbec musí vyhodnocovat z hlediska EIA (což bylo předmětným rozsudkem SDEU potvrzeno).

[21] Stejně tak se stěžovatel neztotožňuje s tvrzením krajského soudu, že by se snad v případě Záměru mohlo jednat o pouhou „rekonstrukci“. Naopak jde o výstavbu nově koncipované komunikace I/43, která má proběhnout v celé trase Záměru, přičemž v délce cca 2,8 km zcela mimo stávající trasu. Výstavbou vzniká komunikace kvalitativně vyššího typu, tj. komunikace na rozdíl od minulosti nově splňující podmínky definice dle Dohody AGR.

[22] Krajský soud se zcela formalisticky přiklonil k závěru, že pro posuzování kapacity záměru dle zákona o posuzování vlivů je výlučně rozhodující počet pruhů a ne jev, který reálně a výlučně působí negativně na obyvatele, tj. predikovaná intenzita dopravy. Podle stěžovatele je třeba místo gramatického výkladu definice uvedené v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí použít metodu teleologického výkladu a posoudit, jaký je účel a smysl rozebírané právní normy vzhledem k zaměření celého právního předpisu, a ve světle tohoto pohledu brát v úvahu v Záměru uváděnou predikovanou intenzitu dopravy 34 845 vozidel denně, což je zcela mimo normovou intenzitu pro „dvoupruh“, naopak je to v horní části normového pásma pro čtyřpruh, tedy se posuzuje vliv ne od „dvoupruhové“ intenzity dopravy, ale od „čtyřpruhové“ intenzity dopravy. Uvedená intenzita dopravy navíc není tím nejhorším možným stavem, neboť ani ona nebere v úvahu možnost napojení na doposud nerealizovaný, ale v Záměru zmiňovaný, severní obchvat Kuřimi, který by v rámci Záměru zvýšil intenzitu dopravy o řadu dalších tisíc vozidel denně. Je-li tedy v příloze č. 1 k uvedenému zákonu odkazováno na silnici dvoupruhovou, pak by se tento objekt neměl svými reálnými parametry z hlediska jejího užívání významně vymykat tomu, co rezort dopravy pokládá za charakteristické pro tento typ objektu a za doporučené (tzv. „požadovanou úroveň kvality dopravy“ pro daný typ komunikace a „rozpětím úrovnových intenzit dopravy pro požadované úrovně kvality dopravy“ - viz norma ČSN 73 6101), a co rezort žalovaného pokládá za odpovídající zařazení dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů. Definice v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů tedy nelze posuzovat pouze striktně gramaticky, ale u objektů jimi definovaných je nutno vzít v úvahu jejich reálný význam (rozsah, kapacitu). Je-li odkazováno na silnici dvoupruhovou, pak by se tento objekt neměl svými reálnými parametry z hlediska jejího užívání významně vymykat tomu, co rezort dopravy pokládá za charakteristické pro tento typ objektu a za doporučené, a co rezort žalovaného pokládá za odpovídající zařazení dle Přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů.

[23] Stěžovatel upozornil, že v Záměru je specifikována komunikace kategoriijního typu S 11,5 (dvoupruh, šíře tělesa komunikace 11,5 m). Horní hranice intenzity dopravy pro tento kategoriijní typ je dle citované tabulky z ČSN cca 17 tis. vozidel denně. I při odhlédnutí od dodatečného možného nárůstu intenzit díky napojení Záměru na Severní obchvat Kuřimi, v Záměru deklarovaná predikovaná intenzita 34 845 vozidel denně překračuje uvedený horní limit dle ČSN o více než 100 %. Logicky tedy se nejedná o standardní objekt, který mohl být předpokládán při formulaci přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů, ale jedná se o záměr zvláštní, svým způsobem „nadlimitní“, a i proto tento Záměr měl být posuzován v gesci výše postaveného orgánu, tedy zde žalovaného.

[24] Pokud krajský soud odkazoval na v Záměru obsažené mimoúrovňové křižovatky, stěžovatel k tomu uvedl, že ve skutečnosti hlavní částí délky komunikace jsou její průběžné jízdny pruhy (kapacita dle ČSN zde má být překročena na více než dvojnásobek horního limitu) a současně je dobře známo, že právě mimoúrovňové křižovatky jsou významným zdrojem znečištění a hluchosti. Navíc také z ničeho nevyplývá, že mimoúrovňové křižovatky na dvoupruhové komunikaci, které by za běžných podmínek přispěly k plynulosti dopravy, se v případě více než dvojnásobného překročení normové kapacity nestanou, po predikovaném nárůstu intenzity dopravy, úzkými hrdly. Stěžovateli se jeví situace tak, že výstavba kapacitně podhodnocených mimoúrovňových křižovatek má posloužit k zablokování budoucího nárůstu intenzity dopravy na komunikaci I/43, a tedy vynucení si situace, kdy část dopravy vyvolávající kongesce po vybudování kapacitně vnitřně rozporného Záměru, bude diktovat realizaci jižního obchvatu, který však oznamovatel do Oznámení EIA nezahrnul ani jako součást Záměru, ani jako oblast, pro kterou jsou vyhodnoceny vyvolané a kumulativní vlivy. Záměr s pouhým dvoupruhem v úseku, kde byl doposud po dlouhá léta očekáván čtyřpruh, je zásadní změnou koncepce. Krajský soud pominul, že Záměr je věcně neúplný a nedošlo k posouzení vyvolaných vlivů na obytnou zástavbu v lokalitě „Díly za sv. Janem“. Měl-li Záměr zajišťovat odlehčení dopravní zátěže (jak uvedl krajský soud), tedy vyvolat nějaké snížení intenzity dopravy, pak by bývalo bylo nutné doložit, kam predikovaný nárůst dopravy má být převeden. Nejen Záměr, ale ani napadený rozsudek, toto nijak nedovozuje a takto zásadní otázku uspokojivě neobjasňuje. V tomto směru má žalobce za to, že je napadený rozsudek nepřezkoumatelný.

[25] V druhé části kasační argumentace stěžovatel vysvětluje, proč dle jeho názoru byl porušen § 2 odst. 4 správního řádu, resp. že se správní orgány odchýlily od kontinuity rozhodování, konkrétně postupovaly jinak než v případě záměru z roku 2007, jenž byl *podobný* současnému Záměru. V posuzovaném Záměru si byl oznamovatel vědom, že z hlediska posuzování Záměru je zásadním problémem nepominutelná návazná silniční síť, kde dominuje doposud nerealizovaný obchvat Kuřimi. Funkčně je rozdíl mezi záměrem z roku 2007 a současným Záměrem pouze v tom, že není výslovně dáno, zda podobně jako v roce 2007 by měl současný (okleštěný) Záměr být dopravně napojen opět na severní obchvat u průmyslové zóny v Kuřimi nebo na jižní obchvat ústící u obce Česká. Lze konstatovat, že oba záměry jsou skutkově podobné, avšak rozhodnutí prvostupňového orgánu pro ně jsou diametrálně rozdílná. Odlišnost těchto dvou záměrů nelze shledat na základě dvou kritérií, která uvedl žalovaný a ztotožnil se s nimi krajský soud, tj. že niveleta se v některých místech lišila od současného návrhu a že se jednalo z technického hlediska o jiný záměr - čtyřpruhovou komunikaci.

[26] Dále byl stěžovatel přesvědčen, že krajský soud nesprávně posoudil právní otázku, zda byl naplněn účel zákona o posuzování vlivů. Zcela formalisticky totiž odmítl argumentaci, ve které stěžovatel poukazoval na to, že na své náklady nechal zpracovat projekt obsahující významně vyšší ochranu území okolo stávající silnice I/43 než Záměr, jehož zohlednění by představovalo prověření úpravy úseku trasy z hlediska ochrany obyvatelstva u Kuřimi-Podlesí a budoucí obytné zóny Kuřim-Záhoří. Součástí projektu byl také návrh na prověření úpravy mimoúrovňové křižovatky Kuřim-východ. Návrhy v projektu předloženém stěžovatelem měly být v rámci „velké EIA“ ve veřejném zájmu prověřeny, a pokud se tak nestalo, tak postup žalovaného byl v rozporu s veřejným

zájmem. Pohled krajského soudu je pak nepřípadně přehnaně formalistický a popírající veřejný zájem. Stěžovatelem předložený projekt měl být případně posuzován coby „varianta“ ve smyslu zákona o posuzování vlivů (viz § 7 odst. 8 tohoto zákona).

[27] Krajský soud nesprávně vyhodnotil právní otázku nepřipustnosti pominout neoddělitelnou návaznou silniční síť v Záměru „salámově“ oddělenou od prezentovaného Záměru (tedy pominutí severního nebo jižního obchvatu Kuřimi). Soud tak vlastně odmítl, aby došlo k řádnému posouzení Záměrem nevratně vyvolaných vlivů na obytnou oblast „Díly za sv. Janem“ při použití Jižního obchvatu Kuřimi. Tyto vlivy měly být posouzeny v celém dotčeném území. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, který se týkal „koncepce“ dle zákona o posuzování vlivů, stěžovatel upozornil, že i v nyní posuzované věci je třeba ctít zásadu předběžné opatrnosti. Problém samozřejmě narůstá, pokud je Záměr vytržen z celku a neoddělitelné návaznosti jsou v Záměru zmiňovány variantně, ale nejsou posuzovány. Stěžovatel upozornil, že Záměr, tak jak je navržen, tedy místo dlouhá léta potřebného a očekávaného zkapacitnění I/43, je projektem přesně opačným s jasným cílem vybudovat na I/43 takové stavby (dvoupruhové mimoúrovňové křižovatky na dvoupruhovém uspořádání I/43), aby zkapacitnění na čtyřpruh nebylo po mnoho let vůbec reálné. Nejedná se tedy, jak se krajský soud mylně domnívá, o nějaký „méně nákladný projekt“ či „dočasný projekt“. Náklady na předmětný projekt jsou v mnoha stovkách milionů korun a takový projekt, pokud dojde k jeho uskutečnění, není projektem, který lze bez mimořádných nákladů, finančních i časových, změnit z nově vybudovaného dvoupruhu na čtyřpruh.

[28] Ve věci tak nemohla být korektně provedena predikce intenzit dopravy na samotném Záměru a na celém správním území města Kuřim. Toto podle stěžovatele vyvolalo protiprávnost celého posuzování ve zjišťovacím řízení, což krajský soud pominul. Bez smysluplného modelování dopravy se započtením konkrétního obchvatu Kuřimi (resp. variantního posouzení obou jeho trasování k určení nejméně příznivého stavu pro posuzování EIA - při dodržení zásady předběžné opatrnosti) jsou nejistoty a chyby predikce intenzit dopravy v území tak významné, že celé dopravní modelování je věcně nepoužitelné jak pro určení intenzit na Záměru, tak i v jeho bezprostředním okolí.

[29] Krajský soud dále nesprávně vyhodnotil klíčovou otázku, a tedy, jakým způsobem mají být v Záměru označeny údaje o jeho kapacitě. Stěžovatel nejprve namítl, že došlo k porušení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu. Žalovaný jako odvolací orgán totiž námitku č. 13 věcně vypořádal bez konkrétní a přímé vazby na formulace krajského úřadu. Měl tedy správně rozhodnutí krajského úřadu zrušit. Dále dle stěžovatele nelze akceptovat „benevolenci“ krajského soudu, který označení Záměru v příslušné kapitole Oznámení EIA jako S 9,5 označuje za pouhou chybu v psaní bez dopadu na meritum věci, a následně pak banalizuje rozdíl mezi komunikacemi kategoriálního typu S 9,5 a S 11,5. Stěžovatel vysvětlil, proč se nejedná toliko o drobné a banální vady psaní. Návrh Záměru směřujícího k zablokování dlouho očekávaného zkapacitnění I/43 na čtyřpruh a s uváděním nového záměru jako navrhovaného na úrovni 200-250% překročení doporučené normové hodnoty dle ČSN, na kterou v posledku odkazuje svým způsobem i krajský soud, je podle žalobce zásadní vadou postupu státní správy i rozsudku krajského soudu. Napadený rozsudek je navíc rozporný, neboť na jednu stranu uvádí, že v oznámení EIA musí být u záměrů

uvedeny údaje o limitní hodnotě pro intenzitu dopravy, na druhou stranu však údaj o kapacitě komunikace vyjádřený údajem o intenzitě dopravy v kap. B.I.2 Oznámení EIA nazvané „Kapacita (rozsah) záměru“ uveden není.

[30] Podle stěžovatele se krajský soud nemůže odvolávat na posouzení v nějakém „následném“ řízení. Pokud totiž norma ČSN jako odborný podklad není dodržena, pak lze odůvodněně předpokládat, že kongesce budou vznikat a dopady těchto kongescí, např. do znečištění ovzduší, se musí v Oznámení EIA posoudit. Nesprávný je rovněž přístup krajského soudu v bodě 149 napadeného rozsudku, kde soud rezignuje na rigorózní hodnocení s věrohodnými vstupními údaji pro hlukovou a rozptylovou studii, čímž popírá základní principy státní správy, včetně zásady materiální pravdy. Krajský soud se svým zjednodušujícím pohledem na komplexnost problematiky však tento důležitý aspekt pominul – tedy predikované dopravní přetížení – a tak se předmětný (neúplný, ne plně funkční, ne plně v souvislostech posouzený a masivně dopravně přetížený) Záměr dostal *a contrario* bez provedení „velké EIA“ mimo jakékoliv sledování z hlediska vývoje situace co se týče vlivů na životní prostředí a v rámci zákona o posuzování vlivů, a to formálně „navždy“.

[31] Krajský soud nesprávně posoudil otázku akceptovatelnosti hlukových a rozptylových studií v projednávaném případě (body 153 – 155 rozsudku). Podle stěžovatele při nesprávné predikci nejhoršího stavu nemůže být ani hluková ani rozptylová studie akceptovatelná. Krajský soud se nezabýval namítanou nepřezkoumatelností rozhodnutí žalovaného.

[32] Důvod kasační stížnosti dle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. spatřuje stěžovatel v tom, že krajský úřad i žalovaný vycházeli z nesprávného skutkového zjištění, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí, ač takový závěr nemá ve správním (ostatně ani v soudním) spise oporu, resp. je s nimi v rozporu. Krajský soud dokonce sám na některých místech vychází z nesprávných skutkových okolností. Takovou skutečností je např. to, že silnice R43 není součástí silniční sítě TEN-T (srov. bod 55 napadeného rozsudku). Stěžovatel k tomu uvedl, že předmětný mapový portál neobsahuje úplnou síť TEN; ta je zachycena plně v „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ a z tohoto závazného právního dokumentu je zjevné, že komunikace zde zakreslená jako součást TEN-T je. Dále krajský soud nesprávně vyhodnotil, že dle projektové dokumentace je zachován úrovněvý přístup k Záměru z polní cesty u Lipůvky (srov. bod 104 napadeného rozsudku) což ovšem také neodpovídá skutečnosti. Z grafické části Oznámení EIA není zřejmé žádné úrovněvé napojení tělesa silnice I/43 na nějakou polní cestu. Ani textová část Oznámení EIA neobsahuje žádnou informaci o úrovněvě napojené polní cestě na těleso silnice I/43 posuzované jako Záměr.

[33] Pokud jde o namítanou nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku, stěžovatel konkretizoval, že se krajský soud dostatečně nevypořádal s žádnou z námitek uvedených ve správní žalobě a rekapitulovaných v rámci kasační stížnosti v bodech V.1 – V.8.

[34] V přípisu ze dne 10. 9. 2020 stěžovatel vzal částečně svou kasační stížnost zpět ve vztahu k výročkům III. („Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.“) a IV.

(„Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.“) napadeného rozsudku.

IV. Vyjádření žalovaného

[35] Žalovaný ve svém vyjádření ke kasační stížnosti zdůraznil, že pojem „významný vliv na životní prostředí“ je relativní a otázku, zda ten který záměr takový vliv může mít, je nutno vždy řešit individuálně. Je výsledkem správního uvážení, které ve složitějších případech může vyústit v odlišné závěry, jenž mohou být oba relevantně zdůvodněny. Správní orgán se musí přiklonit k jednomu ze závěrů, a pokud má tento závěr oporu v podkladech (které nejsou zjevně chybné), lze stěžít jeho postup označit za nesprávný. I když s tím stěžovatel nemusí souhlasit, správní orgán musí přihlížet i k takovým otázkám, jako je procesní ekonomika, nebo k zásadě zakotvené v § 6 odst. 2 správního řádu. I z těchto důvodů žalovaný potvrdil prvoinstanční rozhodnutí, třebaže shledal jeho odůvodnění v některých směrech jako ne zcela přesvědčivé.

[36] Žalovaný zásadně nesouhlasí s tvrzením stěžovatele, že předložený Záměr je funkčně neúplný tím, že měla být posouzena i navazující silniční síť včetně kapacitní komunikace D(S)43 a severního a jižního obchvatu. Jedná se o rekonstrukci stávajícího úseku silnice I/43; po uskutečnění Záměru by mělo dojít ke zlepšení jeho funkce, kterou již teď plní. Záměr tedy nenese znaky použití salámové metody a lze jej posuzovat samostatně, což konstatoval i krajský soud ve svém rozsudku. Oznamovatel nepopírá, že navržené řešení není konečné, že bude nutné do budoucna postavit kapacitní komunikaci D(S)43. Stěžovatel sice tvrdí, že Záměr skrytě předjímá řešení s využitím jižního obchvatu Kuřimi, skutečností však je, že realizace záměru variantní řešení D(S)43, včetně realizace severního obchvatu, neznemožňuje. Požadované řešení čtyřpruhovou komunikací, resp. řešení navrhované stěžovatelem, by naopak zase předjímalo řešení s využitím severního obchvatu. V okamžiku, kdy bude předložen k posouzení záměr komunikace D(S)43, bude samozřejmě nutné posoudit vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo v dotčeném území, tedy včetně vlivu na obytný soubor „Díly za sv. Janem“, pokud bude navržen jižní obchvat, a situaci na úseku Kuřim – Podlesí – Lipůvka, pokud bude navržen severní obchvat.

[37] K námitce týkající se rozporu mezi predikovanou intenzitou dopravy a navrženým typem dvoupruhové komunikace žalovaný zopakoval, že se jedná o provizorní řešení situace na stávající komunikaci. Problém nedostatečné kapacity dvoupruhové komunikace se vztahuje pouze k obdobím dopravních špiček. Bude-li v budoucnu zvoleno řešení D(S)43 s variantou jižního obchvatu, bylo by nyní požadované řešení naopak naddimenzované. Podle žalovaného lze v širším významu pro dopravní stavby použít pojmu „rekonstrukce“ i pro případy, kdy se nejedná o pouhou opravu komunikace ve stávající stopě, ale i změnu polohy části komunikace v rámci stávajícího koridoru. Z hlediska zařazení záměru podle přílohy č. 1 zákona však není podstatné, zda jde o rekonstrukci či novou stavbu.

[38] Krajský soud podle žalovaného správně vystihl složitost problematiky třídění záměrů na povinně posuzované a záměry podléhající zjišťovacímu řízení ve spojitosti se smyslem procesu EIA. Stěžovatel vykládá Směrnici EIA příliš striktně, jeho výklad, dovedeno *ad absurdum*, by nutil příslušné orgány posuzovat povinně každou rekonstrukci

silnice I. třídy, která by se odehrávala mezi dvěma mimoúrovňovými křižovatkami byt jen v úseku několika desítek metrů, kde není žádné další úrovňové připojení z vedlejší komunikace. Podle žalovaného závěry Soudního dvora uvedené v rozsudku ze dne 24. 11. 2016 (srov. bod 13 shora) svědčí spíše pro to, že u změn stávajících záměrů mají být posouzeny všechny jejich parametry k tomu, aby bylo rozhodnuto, zda může být jejich dopad srovnatelný s novostavbou, a jestli tedy má být posouzen jejich vliv na životní prostředí.

[39] Žalovaný trvá na správnosti zařazení Záměru dle přílohy č. 1 zákona, které bylo podrobněji odůvodněno Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, ve vyjádření č. j. MZP/2018/710/2426 ze dne 19. 9. 2018, o něž se opíralo odůvodnění rozhodnutí krajského úřadu. Se stěžovatelem nelze souhlasit v tom, že rozhodujícím ukazatelem pro zařazení záměru dle parametrů obsažených v bodě 48 přílohy č. 1 je predikovaná intenzita dopravy, podle níž má být daný záměr zařazen a posuzován, a nikoli počet jízdních pruhů a délka rekonstruovaného úseku. Žalovaný zdůraznil, že návrh řešení dopravních závad na daném úseku I/43, který je předmětem Záměru, byl nepochybně zpracován odborníky pro dopravu, u nichž je nutno předpokládat, že dokážou předvídat z dopravního hlediska účinnost navrženého řešení. Lze tedy oprávněně předpokládat, že realizace Záměru zmírní negativní dopravní jevy na daném úseku, což bude v důsledku znamenat i zmírnění dopadů na životní prostředí. Nebo, za předpokladu výrazného zvýšení intenzity dopravy (např. vlivem nového obytného souboru Kuřim-Záhoří), bude situace aspoň udržitelná do doby komplexního řešení s využitím kapacitní komunikace D(S)43. Žalovaný souhlasí s tím, že Záměr směřuje do budoucna spíše k zakonzervování dvoupruhu v daném úseku a využití jižního obchvatu Kuřimi při realizaci kapacitní silnice D(S)43. Tím se ostatně oznamovatel netají a také v obou napadených rozhodnutích to bylo zmíněno. Nevyplývá z toho však, že by nebylo možné jiné řešení a že by záměr měl být nyní povinně posouzen společně s budoucí komunikací D(S)43 a jejím jižním, resp. severním obchvatem.

[40] Ve vztahu ke tvrzení stěžovatele, že záměr z roku 2007 a nyní posuzovaný Záměr jsou podobné a mělo v nich být postupováno stejně, žalovaný podotkl, že v argumentaci ke dvěma kritériím odlišnosti, které stěžovatel použil, v prvním případě zaměnil srovnávací kritérium odlišné nivelety za kritérium předpokládaného vlivu odlišného řešení, a v druhém případě se opět uchýlil ke své představě, že dvoupruhová komunikace by měla být čtyřpruhová. Dle názoru žalovaného je však podstatné, že při rozhodování podle § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů je velmi problematické zachovávat nějakou kontinuitu rozhodování, protože faktorů, které zde hrají roli, je velmi mnoho. V žádném případě není ve zjišťovacím řízení rozhodující, do jaké míry se liší technické parametry a umístění záměru od jiného, aby bylo legitimní očekávat stejný výsledek. Podle žalovaného jsou oba srovnávané záměry docela výrazně odlišné, nehledě na časový odstup a odlišná vyjádření dotčených stran k oznámení záměru.

[41] K námitce stěžovatele založené na tom, že krajský úřad neakceptoval jím předložený alternativní návrh řešení, žalovaný uvedl, že zákon opravňuje příslušný orgán navrhopat zpracování variant pouze a jen tehdy, pokud vydá odůvodněný závěr zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 8 zákona o posuzování vlivů, na jehož základě se záměr dále posuzuje dle tohoto zákona. Ve zjišťovacím řízení není oprávněn se zabývat dalšími

variantami, které nejsou součástí oznámení, musí je vzít pouze na vědomí. Existence alternativních variant nemůže ovlivňovat posouzení, zda předložený záměr může mít významný vliv na životní prostředí. Podle žalovaného je účelem zákona získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, u těch záměrů, které jsou dle zákona posuzovány. Souvisejícím účelem zákona pak je rozhodnout v případě záměrů, které nejsou povinně posuzovány, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí a zda podle zákona posuzovány budou. A tento účel byl dle názoru žalovaného splněn.

[42] Nelze souhlasit s požadavkem stěžovatele posuzovat Záměr v kontextu navazující (a v současné době neexistující) silniční sítě, zejména severního a jižního obchvatu na silnici D(S)43, tedy požadavkem vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy touto navazující sítí vyvolané. Krajský soud správně uvedl, že tyto vlivy budou posouzeny v okamžiku, kdy budou předloženy k posouzení zmíněné záměry zakotvené v ZÚR JMK, což by mohlo případně vést i k modifikaci nyní předloženého záměru či stanovení variant. Žalovaný dále upozornil, že smysl požadovaného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, zejména pokud se vztahuje k záměrům plánovaným, je ve vyhodnocení možného budoucího společného působení záměrů ve vztahu k aktuálně posuzovanému Záměru, nikoli k záměrům plánovaným.

[43] Žalovaný zdůraznil, že Záměrem je rekonstrukce úseku stávající silnice vyvolaná dopravními závadami. V oznámení Záměru bylo jasné deklarováno, že dopravní model záměrně nepočítal s existencí plánované komunikace D(S)43, tedy ani s jižním nebo severním obchvatem. Cílem bylo zjištění, jaké intenzity dopravy lze předpokládat v rekonstruovaném úseku v období, kdy ještě nebude dopravní situace vyřešena komplexně, a tedy jaké nejhorší vlivy mohou provozem na rekonstruované komunikaci nastat. Příslušný úřad takto předložený záměr posoudil, přičemž neměl s ohledem na výše uvedené důvod zpochybňovat správnost dopravního modelu.

[44] K argumentaci stěžovatele vztahující se k požadavku uvádět do údaje o kapacitě záměru v případě silničních staveb skutečnou očekávanou intenzitu dopravy, žalovaný uvedl, že tyto argumenty sice znějí logicky, v praxi by to však přinášelo problémy kvůli nejednoznačnému výkladu (např. který údaj použít, když se očekávaná intenzita dopravy bude v čase měnit; uvádění nějaké maximální kapacity by pak přinášelo otázky, co by se mělo stát, pokud by byla maximální kapacita překročena). Dle názoru žalovaného je pro vyjádření kapacity těchto záměrů standardně používána právě kategorie silnice, protože v sobě obsahuje údaj o kapacitě silnice za normálních podmínek při zachování plynulého provozu. Údaje o skutečně očekávané intenzitě dopravy se oznámení uvádějí také. Jsou výsledkem dopravního modelování a také podkladem rozptylových a hlukových studií. Tedy nelze tvrdit, že údaj o kategorii silnice je zavádějící a že zastírá očekávanou situaci. Krajský soud totiž citoval obsah bodu 49 přílohy č. 1 obsahující určité limity s tím, že tyto limity musí být v údaje o kapacitě zmíněny. Je nutné upozornit, že u předmětného Záměru, který je dvoupruhovou silnicí I. třídy, je relevantní pouze limit označený (a), tedy délka. A ta v Oznámení v příslušné kapitole uvedena je. Limit návrhové intenzity se vztahuje výhradně na ostatní pozemní komunikace nevyjmenované v úvodu bodu 49. Tvzení stěžovatele o rozpornosti rozsudku je tedy liché.

[45] Vzhledem k uvedenému žalovaný navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

V. Vyjádření osoby zúčastněné na řízení II)

[46] Osoba zúčastněná na řízení II) ve svém vyjádření k odůvodnění napadeného rozsudku poznamenala, že život ve společnosti se neustále vyvíjí, zejména v tak rychle se měnící věci, jakou jsou intenzity dopravy na pozemních komunikacích. Názory uvedené v rozsudku Nejvyššího správního soudu z roku 2012 č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 tak mohou být již překonané, jeho závěry jsou navíc nepřipadné pro nyní posuzovanou věc. U Kuřimi je totiž modelováním dopravní zátěže predikována kapacita, která řádově převyšuje kapacitu dle ČSN. Kapacita pozemní komunikace je objektivní vlastností stavby pozemní komunikace, při dodržení podmínky bezpečnosti provozu na této komunikaci. Pokud je prokázáno, že kapacita uváděná v ČSN bude několikanásobně překročena, a z toho důvodu bude negativně dotčena bezpečnost dopravy zejména ve smyslu jejího přehušnění, plynulosti a dojde ke vzniku kongescí, není možné odhlédnout od dopadů tohoto stavu na životní prostředí. Krajský soud nesprávně odsouvá řešení otázek vlivu záměru na životní prostředí do řízení podle stavebního zákona. Podle osoby zúčastněné na řízení II) krajský soud zcela jasně vyslovil, že existují reálné důvody pochybností o vhodnosti předmětného Záměru, a bylo proto jeho povinností napadené rozhodnutí zrušit a zavázat příslušné úřady ke stanovení vhodných podmínek obsahu dokumentace EIA a povinnosti kompletního posouzení záměrů a vydání stanoviska EIA. Krajský soud navíc ve svých úvahách opomněl skutečnost, že Záměrem dotčení občané se následných řízení nemohou účastnit jako dotčená veřejnost.

[47] Žalovaný ve svém vyjádření chybně argumentoval tím, že Záměr nevylučuje variantní řešení, včetně realizace severního obchvatu Kuřimi. Podle osoby zúčastněné na řízení II) si však nelze představit, jaké celkové dopravní zatížení by Záměrem navržená komunikace S 11.5 musela v případě realizace severního obchvatu Kuřimi převést. Navíc žalovaný sám uznal, že Záměr do budoucna spíše směřuje k zakonzervování dvoupruhu v daném úseku a využití jižního obchvatu Kuřimi. Je tak zjevné, že v Záměru deklarovanou predikovanou intenzitu 34 845 vozidel denně, lze považovat za základní, objektivní a relevantní údaj záměru. Z takového údaje pak musí vycházet posouzení, zda Záměr má či nemá významný vliv na životní prostředí.

[48] V souvislosti s poukazem žalovaného na to, že návrh řešení dopravních závad na daném úseku I/43 byl zpracován odborníky na dopravu, osoba zúčastněná na řízení II) uvedla, že pro projektanta, dopravního inženýra, je závazným údajem pro návrh komunikace vždy technická norma, tedy ČSN. Pokud je však jakoukoliv dopravní prognózou predikována intenzita dopravy hodnotou 34 845 vozidel denně, pak dopravní inženýr nikdy nemůže pro takovou intenzitu dopravy navrhnout silnici kategorie S 11.5, protože ta pro takovou intenzitu predikuje vznik kongescí. Každý odborník na dopravu navíc ví, že na přetížené pozemní komunikaci Záměru musí mít výstupy posouzení hluku a znečištění ovzduší vyšší hodnoty, než u stejně zatížené, ale například čtyřpruhové pozemní komunikace. Rozdíl je způsoben právě přetížením komunikace a popojížděním vozidel vlivem kongescí.

[49] Osoba zúčastněná na řízení II) se dále opakovaně podivuje nad neochotou oznamovatele – státní organizace ŘSD, státní správy, krajského úřadu, žalovaného i krajského soudu dopustit plné posouzení předloženého záměru v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů s vydáním závazného stanoviska EIA. Nejde zde o umístění stavby ani její realizaci, dotčení občané však požadují provést kompaktní posouzení vlivů Záměru na jejich životní prostředí.

[50] Krajský soud zcela odhlédl od účelu zákona o posuzování vlivů, jímž je jednak zajištění objektivního odborného podkladu pro vydání rozhodnutí – požadavek objektivnosti však nemůže být naplněn slepou důvěrou žalovaného v odborníky na dopravu, kteří zpracovali návrh řešení dopravních závad na daném úseku, a jednak umožnit dotčeným subjektům po celou dobu přípravy záměru aktivně kontrolovat, zda investor a státní správa dbají na zachování příznivého životního prostředí pro jejich život.

[51] Nejvyšší správní soud by proto měl při svém rozhodování zvažovat zejména smysl a „duch“ zákona, a to ve všech souvislostech evropských dohod a směrnic, které Česká republika akceptovala.

VI. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[52] Nejvyšší správní soud při posuzování kasační stížnosti hodnotil, zda jsou splněny podmínky řízení. Zjistil, že kasační stížnost má požadované náležitosti a je projednatelná. Důvodnost kasační stížnosti posoudil v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[53] Kasační stížnost není důvodná.

[54] Předmětem sporu je otázka, zda v případě Záměru mělo být provedeno posouzení dle zákona o posuzování vlivů (tzv. velká EIA). Stěžovatel je přesvědčen, že Záměr měl být povinně předmětem tohoto posuzování (a nikoliv toliko zjišťovacího řízení) a že toto posuzování měl provést žalovaný, nikoliv krajský úřad. Domnívá se rovněž, že oznamovatel měl Záměr předložit v komplexnější podobě (tj. celkově vyřešit dopravní situace v dané lokalitě); nyní posuzovaný Záměr považuje za neúplný a nefunkční celek. Žalovaný trvá na tom, že ve věci bylo správně provedeno zjišťovací řízení dle § 7 zákona o posuzování vlivů (s ohledem na zařazení záměru po bod 49 přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů), které vedlo k závěru, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí, a proto posouzení dle uvedeného zákona nemělo proběhnout.

[55] Na úvod soud poznamenává, že kasační stížnost byla sice velmi obsáhlá, nicméně převážně opakovala žalobní body, se kterými se krajský soud velmi precizně a podrobně vypořádal. Podle soudu tak není účelné obsírně znovu stěžovatelu argumentaci vyvracet, což již učinil krajský soud; místo toho bude stručně formulovat své právní závěry a reagovat na stěžovatelovu stěžejní polemiku se závěry krajského soudu. Některé námitky se v kasační stížnosti opakují, resp. se prolínají různými okruhy kasační argumentace, soud na ně však nebude opakovaně reagovat.

[56] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku, ke které je dle § 109 odst. 4 s. ř. s. případně povinen přihlídnout i

bez návrhu [viz kap. VI.a) níže]. Poté se věnoval otázce správnosti zařazení Záměru dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů, která je podstatná pro zhodnocení, zda ve věci mělo být povinně provedeno posouzení dle zákona o posuzování vlivů, nebo jestli Záměr podléhal nejprve zjišťovacímu řízení ve smyslu § 7 tohoto zákona [viz kap. VI.b)]. Dále se soud zabýval kasační argumentací, podle níž se správní orgány dopustily porušení zásady legitimního očekávání a kontinuity rozhodování ve smyslu § 2 odst. 4 správního řádu [viz kap. VI.c)]. Poté řešil namítané nenaplnění účelu zákona o posuzování vlivů [viz kap. VI.d)] a v návaznosti na to vypořádal námitky týkající se nesprávné predikce intenzit dopravy, způsobu, jakým mají být v záměru označeny údaje o jeho kapacitě, a správnosti hlukových a rozptylových analýz [viz kap. VI.e)]. Nakonec soud posuzoval námitku, podle které správní orgány i krajský soud vycházely z nesprávných skutkových zjištění [viz kap. VI.f)].

VI.a) Námitka nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku

[57] Vlastní přezkum rozhodnutí krajského soudu je možný pouze za předpokladu, že splňuje kritéria přezkoumatelnosti, tedy, že se jedná o rozhodnutí srozumitelné, které je opřeno o dostatek relevantních důvodů, z nichž je zřejmé, proč soud rozhodl tak, jak je uvedeno v jeho výroku. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů je dána především tehdy, opřel-li soud rozhodovací důvody o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu se zákonem (viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003 - 75, č. 133/2004 Sb. NSS), nebo pokud zcela opomenul vypořádat některou z námitek uplatněných v žalobě (viz např. rozsudky NSS ze dne 27. 6. 2007, č. j. 3 As 4/2007 - 58, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004 - 73, č. 787/2006 Sb. NSS, či ze dne 8. 4. 2004, č. j. 2 Afs 203/2016 - 51).

[58] Nejvyšší správní soud konstatuje, že napadený rozsudek kritéria přezkoumatelnosti splňuje. Závěry krajského soudu jsou srozumitelné a dostatečně odůvodněné. Lze připomenout, že úkolem krajského soudu není vypořádat každou dílčí námitku (v nyní posuzované věci velmi obsáhlého podání stěžovatele) a k ní se obsáhle vyjadřovat. Postačuje, pokud se soud vypořádá s podstatou žalobní argumentace a přehledně vysvětlí, jak uvážil o skutečnostech pro věc rozhodných. Tento požadavek krajský soud beze zbytku splnil.

[59] Stěžovatel konkrétně namítl, že se krajský soud dostatečně nevypořádal s žádnou z námitek uvedených ve správní žalobě a rekapitulovaných v rámci kasační stížnosti v bodech V.1 - V.8. S tím se Nejvyšší správní soud neztotožnil, neboť považuje, jak již uvedl, odůvodnění krajského soudu za velmi podrobné (podložené relevantní právní úpravou, judikaturou i odbornou literaturou), a má za to, že se vypořádal s jednotlivými žalobními body dostatečně. O tom ostatně vypovídá i skutečnost, že stěžovatel s jeho závěry v kasační stížnosti obsáhle polemizuje.

VI.b) Zařazení Záměru dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů

[60] Správné zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů je rozhodné pro určení toho, zda u daného Záměru má proběhnout posouzení dle uvedeného zákona - tzv. velká EIA (kategorie I), nebo zjišťovací řízení dle § 7 tohoto zákona (kategorie II), a jaký správní orgán (krajský úřad nebo Ministerstvo životního prostředí) má posouzení či zjišťovací řízení provést. Účelem zjišťovacího řízení je zhodnocení, jestli záměr může mít

významný vliv na životní prostředí, a podle toho se učiní závěr, zda se má dále provést posuzování podle uvedeného zákona v plném rozsahu či nikoliv.

[61] Ustanovení § 7 odst. 3 zákona o posuzování vlivů uvádí: „*Při určování, zda záměr nebo změna záměru může mít významné vlivy na životní prostředí, přiblíží příslušný úřad vždy k a) povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, b) okolnosti, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorie II, c) obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků*“.

[62] Podle § 7 odst. 5 tohoto zákona „*[d]ojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr podle odstavce 2 podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom odůvodněný písemný závěr obsahující základní údaje o záměru v rozsahu bodů B.I.1. až B.I.4. a B.I.6. přílohy č. 3 k tomuto zákonu a úvahy, kterými se řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu*“.

[63] Podle § 7 odst. 6 tohoto zákona „*[d]ojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr podle odstavce 2 nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom rozhodnutí, které je prvním úkonem v řízení. V rozhodnutí se uvedou základní údaje o záměru v rozsahu bodů B.I.1. až B.I.4. a B.I.6. přílohy č. 3 k tomuto zákonu a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu. Rozhodnutí se zveřejňuje způsobem podle § 16 a doručuje veřejnou vyhláškou. Právo podat odvolání proti rozhodnutí má oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 doloží dotčená veřejnost v odvolání*“.

[64] Správní orgány vycházely z předloženého oznámení Záměru, dle kterého je Záměr zařazen v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů v kategorii II (zjišťovací řízení) pod číslem 49 - Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km. Podle tohoto zařazení tedy záměr nespadá do kategorie záměrů, které vždy podléhají posuzování podle zákona o posuzování vlivů (tj. kategorie I), ale do kategorie, v níž se provádí zjišťovací řízení. Krajský soud považoval toto zařazení s ohledem na technické parametry Záměru za odpovídající, a nepřisvědčil tak stěžovateli, že by měl Záměr spadat do jiné kategorie, a tedy že by měl podléhat povinnému posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. velká EIA).

[65] Stěžovatel v kasační stížnosti zejména namítá, že úsek komunikace I/43 odpovídající Záměru naplňuje znaky rychlostní komunikace dle Dohody AGR, a proto má podléhat tzv. velké EIA, nikoliv toliko zjišťovacímu řízení. Dovolává se tak eurokonformního výkladu zákona o posuzování vlivů, resp. přímého účinku směrnice EIA.

[66] Podle čl. 4 odst. 1 směrnice EIA „*[s] výhradou čl. 2 odst. 4 podléhají záměry uvedené v příloze I posouzení v souladu s články 5 až 10*“. Pod tyto záměry spadá dle bodu 7 písm. b) přílohy I směrnice „*Výstavba dálnic a rychlostních silnic*“. Směrnice zde v poznámce odkazuje na to, že „*[p]ro účely této směrnice se „rychlostní silnicí“ rozumí silnice, která odpovídá definici Evropské dohody o mezinárodních silnicích I. třídy ze dne 15. listopadu 1975*“ (tj. Dohody AGR).

[67] V této souvislosti krajský soud správně uvedl, že zákon o posuzování vlivů je transpozicí práva EU - směrnice EIA, a výklad jeho jednotlivých ustanovení tak musí být s právem EU v souladu. Pokud jde o přímý účinek směrnice EIA, ten by připadal v úvahu za situace, kdy by uplynula lhůta pro její transpozici do vnitrostátního práva, členský stát směrnici netransponoval nebo ji transponoval nesprávně, a příslušné ustanovení směrnice stanovilo jasnou a bezpodmínečnou povinnost členského státu. V posuzovaném případě sice již uplynula lhůta pro transpozici směrnice do vnitrostátního práva a příslušné ustanovení stanovuje jasnou a bezpodmínečnou povinnost, nicméně Česká republika do svého právního řádu tuto směrnici transponovala. Stěžovatel přitom nenamítá, že by do zákona o posuzování vlivů byla směrnice EIA transponována nesprávně, je však nutno mu přisvědčit, že tento zákon musí být vykládán eurokonformně – v souladu se směrnicí EIA a příslušnou judikaturou Soudního dvora.

[68] Dohoda AGR v příloze II, nadepsané „Podmínky, které musí splňovat hlavní silnice s mezinárodním provozem“, obsahuje bod I. 1 následujícího znění: „Následující ustanovení se vztahují na základní charakteristiky výstavby nebo úpravy hlavních silnic s mezinárodním provozem, dále označovaných jako ‚mezinárodní silnice‘, a odpovídají současnému stavu silničního stavitelství. Tato ustanovení se nepoužijí pro zastavěné oblasti. Tyto oblasti je nutno objíždět, představují-li překážku nebo nebezpečí.“ V oddílu II této přílohy („Kategorie mezinárodních silnic“) v bodu II.3 jsou rychlostní silnice definovány takto: *„Silnice vyhrazené pro automobilovou dopravu, přístupné pouze z mimoúrovňových křižovatek nebo z řízených přípojek, na kterých je zejména zakázáno zastavení a parkování.“*

[69] Krajský soud v napadeném rozsudku do určité míry přisvědčil stěžovateli, že po formální stránce by Záměr mohl představovat rychlostní silnici dle Dohody AGR, o čemž ostatně svědčí i její označení jako E 461; daná silnice je takto uvedena i v příloze I Dohody AGR. Záměr nenaplnuje definiční znaky rychlostní silnice pouze v tom ohledu, že v rámci něho má být zachován úrovňový přístup z polní cesty u Lipůvky. Stěžovatel tuto skutečnost sice v kasační stížnosti zpochybnil, Nejvyšší správní soud však ze správního spisu ověřil, že tomu tak skutečně je, jak vyplývá ze situačního výkresu MÚK Lipůvka, který je součástí přílohy č. 3 oznámení Záměru. Krajský soud přitom nemusel toto napojení blíže specifikovat, resp. jeho rozsudek není z důvodu absence bližší specifikace úrovňového napojení zmiňované polní cesty nepřezkoumatelný, jak stěžovatel namítl.

[70] Stěžovatel dále zpochybnil úvahy krajského soudu, dle kterých by v případě, že by úsek komunikace I/43 odpovídající Záměru naplňoval znaky rychlostní komunikace dle dohody AGR, stejně by nebylo namístě dospět k závěru o povinném provedení posuzování vlivů – tzv. velká EIA. Stěžovatel zejména nesouhlasil s tím, že by se jednalo o pouhou „rekonstrukci“, resp. měl za to, že krajský soud nesprávně vyložil pojem „výstavba“, jak jej zmiňoval rozsudek Soudního dvora ve věci *Bund Naturschutz in Bayern e. V. a Harald Wilde proti Freistaat Bayern* (viz bod 13 výše).

[71] Soudní dvůr v bodě 37 odkázal na svou předchozí judikaturu, ze které vyplývá, že záměr týkající se přestavby silnice, která by byla z hlediska svého rozsahu a svých vlastností rovnocenná výstavbě, může být považována za týkající se výstavby ve smyslu ustanovení přílohy I bodu 7 písm. b) a c) směrnice EIA. V bodě 43 zmiňovaného rozsudku pak uvedl, že *pojem „výstavba“ ve smyslu přílohy I bodu 7 písm. b) směrnice 2011/92 musí být*

vykládán tak, že se týká provedení dříve neexistujících děl nebo změny, ve fyzickém smyslu, děl dříve existujících. Pro posouzení, zda taková změna může být považována z hlediska svého rozsahu a svých vlastností za rovnocennou takové výstavbě, předkládajícímu soudu přísluší, aby zohlednil všechny parametry dotčeného díla, a nikoli pouze jeho délku nebo zachování jeho původní trasy.

[72] Nejvyšší správní soud nepřisvědčuje stěžovateli, že by krajský soud vyložil tento rozsudek nesprávně, resp. že by svým výkladem popřel účel směrnice EIA. Smyslem Záměru je skutečně primárně rekonstrukce či změna stávající komunikace, jejímž účelem je zlepšení dopravní situace v daném úseku. Byť Záměr zahrnuje i vybudování mimoúrovňových křižovatek, tedy vzniknou i do určité míry nová díla, také dle přesvědčení kasačního soudu se stále jedná spíše o „změnu“ dosavadního stavu (změnu záměru), jak uvádí krajský soud. Pro toto posouzení je podstatný také fakt, že budou zachovány stávající dva pruhy příslušného úseku komunikace. Krajskému soudu přitom nelze vytýkat, že při svých úvahách vyšel rovněž ze staršího rozsudku Soudního dvora *Ecologistas en Acción-CODA proti Ayuntamiento de Madrid* (viz bod 20 shora), na který Soudní dvůr ve výše citovaném rozsudku odkazoval. Soudní dvůr zde v bodě 36 připomněl, že i záměr týkající se přestavby silnice, která by byla rovnocenná z hlediska svého rozsahu a svých vlastností výstavbě, může být považován za týkající se výstavby ve smyslu uvedené přílohy [bod 7 písm. b) a c) přílohy I směrnice EIA]. Zároveň však uzavřel, že „[s]měrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997, musí být vykládána v tom smyslu, že stanoví posuzování vlivů na životní prostředí u záměrů týkajících se přestavby a zdokonalení městských silnic, jedná-li se o záměry uvedené v bodě 7 písm. b) nebo c) přílohy I této směrnice nebo o záměry uvedené v bodě 10 písm. e) či bodě 13 první odrážce přílohy II uvedené směrnice, které jsou způsobilé, z důvodu své povahy, rozsahu nebo umístění, a případně s přihlédnutím k jejich spolupůsobení s jinými záměry, mít významný vliv na životní prostředí.“

[73] Z uvedeného závěru krajský soud zcela logicky a správně vyvodil svou úvahu, se kterou stěžovatel v kasační stížnosti polemizuje, že v případě změn již existujících komunikací – přestavby či zdokonalení silnic (Soudní dvůr sice konkrétně posuzoval městské silnice, avšak jeho závěry lze použít k provádění změn stávajících silnic obecně), je potřeba zvažovat, zda takový záměr – s ohledem na určité skutečnosti, jako je povaha či rozsah záměru, jeho umístění, či přihlédnutí ke spolupůsobení s jinými záměry – je vůbec způsobilý mít významný vliv na životní prostředí. Až na základě této úvahy je poté namístě případně provést posouzení vlivů záměru na životní prostředí, tedy tzv. velkou EIA. Rovněž judikatura Soudního dvora tak potvrzuje správnost postupu v nyní posuzované věci, a tedy, že v případě Záměru, který představuje změnu stávající komunikace (nikoliv zcela novou výstavbu), bylo možno akceptovat nejprve provedení zjišťovacího řízení, které v posuzované věci vedlo k závěru, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí. V tomto ohledu proto Nejvyšší správní soud nepovažuje úvahy krajského soudu za popření směrnice EIA; krajský soud naopak vyložil český zákon o posuzování vlivů v souladu s touto směrnicí, resp. se související judikaturou Soudního dvora.

[74] Stěžovatel dále brojí proti závěru krajského soudu, že pro posuzování kapacity záměru je rozhodující počet jízdních pruhů, a nikoliv predikovaná intenzita dopravy. Tato úvaha by měla vést k závěru, že Záměr měl být zařazen pod bod 48 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů, který zahrnuje záměry představující „*Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu.*“ Limitem pro kategorii I zakládající příslušnost Ministerstva životního prostředí a povinnost provést „velkou EIA“ je 10 km, limitem pro kategorii II umožňující provést toliko zjišťovací řízení a zakládající příslušnost krajského úřadu je 2 km. Stěžovatel přitom dovozuje, že překročení kapacity pro dvoupruhovou komunikaci dle ČSN (k němuž mělo v případě posuzovaného Záměru dojít) by mělo vést k závěru, že je třeba Záměr považovat za komunikaci o čtyřech jízdních pruzích, byť byl oznámen jako komunikace dvoupruhová.

[75] Nejvyšší správní soud shodně s krajským soudem této úvaze nepřisvědčil, a to ani na základě stěžovatelem připomínaného teleologického výkladu, resp. zohlednění účelu zákona o posuzování vlivů. Krajský soud správně konstatoval, že správní orgán si nemůže oznámený záměr „překvalifikovat“ s ohledem na to, že navrhovaná dvoupruhová komunikace překračuje limity stanovené příslušnou ČSN. Oznámený záměr totiž má být posuzován v takové podobě, v jaké ho oznamovatel předložil. Podle oznámené podoby záměru správní orgán tento záměr zařadí pod příslušný bod přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů a zhodnotí, zda pro daný záměr má být povinně provedeno posuzování vlivů na životní prostředí (kategorie I), nebo toliko zjišťovací řízení (kategorie II), a jaký orgán bude v dané věci příslušný. V nyní posuzovaném případě správní orgán na základě technických údajů uvedených v oznámení Záměru správně vyhodnotil, že Záměr spadá pod bod 49 a má být provedeno zjišťovací řízení krajským úřadem. Stěžovatelem poukazovaná předpokládaná intenzita dopravy na daném úseku komunikace (resp. jeho určitá „nadlimitnost“, na kterou upozorňuje stěžovatel) pak měla být předmětem posouzení v rámci zjišťovacího řízení, jehož účelem je zhodnotit, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí. Krajský úřad se ostatně touto otázkou ve zjišťovacím řízení zabýval, avšak nedospěl k závěru, že by předpokládaná intenzita dopravy způsobovala významný negativní dopad na životní prostředí. Posuzoval rovněž předložené hlukové a další studie, jež jsou rozhodné pro posouzení vlivů Záměru a mají větší vypovídací hodnotu než srovnání předpokládané intenzity dopravy s hodnotou, kterou pro danou komunikaci stanovuje norma ČSN. Krajský soud rovněž trefně upozornil, že již v současné době je na posuzovaném úseku dopravně nevyhovující situace a i při stávajícím stavu jsou překračovány intenzity dopravy dle příslušné ČSN. Uskutečnění Záměru by tak nemělo vést ke zhoršení dosavadní situace, ale naopak k jejímu zlepšení, což lze očekávat i z hlediska vlivů na životní prostředí.

[76] Za případný lze považovat rovněž odkaz krajského soudu na rozsudek č. j. 1 Ao 7/20 - 526, v němž Nejvyšší správní soud uvedl, že v případě dopravních staveb je poměrně komplikované určit plánovanou kapacitu (rozsah) záměru. Doprava totiž není stavitelem dopravní stavby přímo regulovatelná a snadno předvídatelná; v závislosti na řadě proměnných se může v čase vyvíjet a měnit. Ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které mají co nejpřesněji určit pravděpodobné vytížení. Bylo by tak proti smyslu samotného posuzování SEA a EIA, kdyby se při

stanovení možné zátěže vycházelo z paušálně stanoveného maximálního využití dané komunikace dle technických norem, a to především s ohledem na to, že maximálního zatížení daná komunikace nemusí nikdy dosáhnout (viz body 273, 274 rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526). Nejvyšší správní soud přitom nesouhlasí s osobou zúčastněnou na řízení II, že by závěry tohoto rozsudku z roku 2012 byly již časem překonány, nebo že by je nebylo možno pro posuzovanou věc použít. Rozsudek se sice vztahoval k posuzování koncepcí ve vztahu k zásadám územního rozvoje, jeho závěry týkající se předpokládané kapacity záměru však lze podpůrně použít i pro nyní posuzovanou věc. Skutečnost, že předpokládaná intenzita dopravy v případě Záměru převyšuje hodnotu normy ČSN, tak automaticky nemůže znamenat, že má být Záměr posuzován jako čtyřpruhová komunikace, pokud byl Záměr oznámen jako komunikace se dvěma jízdními pruhy.

[77] Nejvyšší správní soud rovněž souhlasí s krajským soudem v tom, že oznamovatel nebyl povinen se normou ČSN pro silnici kategorie S 11,5 (pod kterou měl Záměr spadat) nutně řídit, a to s ohledem na to, že se jednalo o rekonstrukci již existující silnice za účelem odstranění stávajících dopravních závad a rovněž s výhledem, že v budoucnu bude dopravní situace v dané oblasti řešena komplexněji. Krajský soud též správně upozornil, že předmětná ČSN v této souvislosti uvádí „*rozpětí úrovněvých intenzit pro požadované úrovně kvality dopravy*“, a nelze tedy uzavřít, že se jedná o jakési stanovení hranice pro uskutečnění nebo funkčnost příslušné komunikace.

[78] Pokud tedy krajský soud přisvědčil správním orgánům, které zařadily Záměr pod daný bod přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů s ohledem na počet jízdních pruhů dotčeného úseku komunikace, a nikoliv na základě předpokládané intenzity dopravy, nelze jeho přístup považovat za formalistický, jak se domnívá stěžovatel, naopak je tento přístup zcela v souladu se zákonem. Je zřejmé, že stěžovatel se takto snaží zpochybnit zachování komunikace v úseku Záměru o dvou jízdních pruzích (která se má vymykat původně dlouhodobě plánované koncepci), je však třeba uvést, že vhodnost volby počtu jízdních pruhů nyní Nejvyššímu správnímu soudu nenáleží posuzovat. Předmětem přezkumu je závěr zjišťovacího řízení, že Záměr – v takové podobě, v jaké byl předložen oznamovatelem – nemá významný vliv na životní prostředí; v rámci tohoto posouzení je samozřejmě nutno zvážit rovněž predikovanou intenzitu dopravy. Cílem tohoto řízení však není posuzovat, zda navržený záměr odpovídá příslušné normě ČSN. Samotná tato skutečnost není pro zjišťovací řízení rozhodná. Krajský soud tedy zcela správně uvedl, že nesoulad Záměru s některou z variant zakotvených v územně plánovací dokumentaci (tedy v dlouhodobé koncepci, na kterou stěžovatel odkazuje) není pro průběh a výsledky hodnocení dle zákona o posuzování vlivů rozhodující.

[79] Na základě uvedených úvah je nutno dospět k závěru, že tento okruh kasační argumentace týkající se nesprávného zařazení Záměru dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů není důvodný. Nejvyšší správní soud shrnuje, že Záměr byl správně zařazen pod bod 49 přílohy č. 1 (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky 2 km), a tedy do kategorie, která nevyžaduje povinné posouzení vlivů, ale postačí provedení zjišťovacího řízení, které provádí krajský úřad. Záměr nebylo možno podřadit pod bod 48 uvedené přílohy, která zahrnuje Silnice nebo místní komunikace o čtyřech nebo více jízdních pruzích, neboť posuzovaný Záměr (v podobě, v jaké byl oznámen) má pouze dva jízdní pruhy; na tomto

zařazení přitom nic nemění odkaz stěžovatele na nesplnění normy ČSN. Krajský soud rovněž přesvědčivě vysvětlil, že Záměr nespadá ani pod bod 47 přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů, který zahrnuje Dálnice I. a II. třídy, jež automaticky podléhají povinnému posuzování dle zákona o posuzování vlivů (s těmito závěry ostatně stěžovatel v kasační stížnosti nepolemizoval). Stejně tak Záměr nesplňuje definiční znaky rychlostní silnice ve smyslu Dohody AGR, neboť se na něm nachází rovněž úrovnňové křížení (napojení z polní cesty u Lipůvky). Avšak, jak soud vysvětlil výše, i pokud by silnice I43 v úseku Záměru tyto definiční znaky naplňovala, bylo by stejně nutno přihlédnout k tomu, že se *de facto* jedná spíše o změnu stávající stavu silnice (nikoliv o výstavbu), a proto je namístě nejprve posouzení otázky, zda Záměr může mít významný vliv na životní prostředí ve zjišťovacím řízení. Stěžovateli tak nelze přisvědčit, že by Záměr povinně podléhal posouzení dle zákona o posuzování vlivů, které by měl provést žalovaný (Ministerstvo životního prostředí).

VI.c) Porušení § 2 odst. 4 správního řádu

[80] Podle § 2 odst. 4 správního řádu „[s]právní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly“. Z tohoto ustanovení tak vedle zásady individuálního posouzení každé věci vyplývá rovněž zásada legitimního očekávání, že správní orgány budou ve skutkově shodných věcech postupovat obdobným způsobem.

[81] Stěžovatel spatřuje porušení zásady legitimního očekávání v tom, že správní orgány v nyní posuzované věci nedospěly – obdobně jako v případě dle jeho názoru obdobného záměru z roku 2007 [jednalo se o záměr „Přeložka silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim“ z července roku 2007, který se týkal *zkapacitnění silnice I/43 na čtyřpruhové uspořádání v úseku od stávajícího ukončení čtyřpruhu u obce Česká, po napojení silnice II/386 u Kuřimi, včetně realizace mimoúrovňových křižovatek a nezbytných navazujících silničních celků - přeložky silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) a přeložky silnice II/379 ve směru na Blansko (jihovýchodní obchvat Lipůvky)*] – k závěru, že měla být provedena „velká EIA“. I touto otázkou se krajský soud podrobně zabýval a správně vysvětlil, že správní orgány zásadu legitimního očekávání, resp. kontinuitu svého rozhodování, neporušily. Jednak správně uvedl, že jediný případ v minulosti týkající se silnice I/43 v dané oblasti a způsob naložení s ním nelze pokládat za „ustálenou, jednotnou a dlouhodobou činnost“ ve smyslu judikatury Nejvyššího správního soudu, a proto také není možné případný odlišný postup v obdobné věci, s časovým odstupem, považovat za porušení zásady legitimního očekávání, jakým způsobem budou správní orgány rozhodovat. Jednak se soud zabýval rozsahem záměru z roku 2007 a konstatoval, že tento záměr byl rozsáhlejší a komplexnější než nyní posuzovaný Záměr, neboť v rámci něj měla být vybudována nová čtyřpruhová komunikace v nové stopě, byly řešeny obchvaty Kuřimi a Lipůvky, počet mimoúrovňových křižovatek byl větší a záměrem bylo zasaženo rozsáhlejší území.

[82] S tímto posouzením krajského soudu se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje, a nepovažuje proto kasační námitku stěžovatele za důvodnou. Uvedené odlišnosti obou záměrů jsou zcela jistě dostatečné k tomu, aby bylo možno uzavřít, že správní orgány nemusely oba záměry posoudit stejně, resp. u obou záměrů dospět k tomu, že je třeba

provést posouzení dle zákona o posuzování vlivů. Stěžovatel svou argumentací *de facto* požaduje po oznamovateli, aby i nyní rovněž předložil komplexnější podobu záměru (zahrnující rovněž nepominutelnou návaznou silniční síť, zejména obchvat Kuřimi), což však nebylo namístě. Nyní posuzovaný Záměr lze považovat za funkční celek; bylo tedy na správním orgánu, aby jeho případné vlivy na životní prostředí posoudil ve zjišťovacím řízení.

VI.d) Naplnění účelu zákona o posuzování vlivů

[83] Další okruh kasační argumentace se týká nenaplnění (resp. popření) účelu zákona o posuzování vlivů. Stěžovatel zejména namítl, že ve věci měla být provedena „velká EIA“, v rámci níž měl být prověřen rovněž jeho alternativní návrh projektu, který obsahoval významně vyšší ochranu území okolo stávající silnice I/43 než předložený Záměr.

[84] I tuto námitku posoudil krajský soud komplexně s ohledem na relevantní právní úpravu i komentářovou literaturu. Nejvyšší správní soud se ztotožnil s jeho závěrem, že ze zákona o posuzování vlivů je nutno dovodit, že možnost návrhu ze strany příslušného orgánu na zpracování variant řešení záměru se váže toliko k záměru, který podléhá posouzení vlivů dle tohoto zákona. Pokud však správní orgán ve zjišťovacím řízení dospěl k závěru, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí, nelze vyvodit povinnost či oprávnění tohoto správního orgánu navrhnout zpracování variantního řešení (viz § 7 odst. 8 zákona o posuzování vlivů, dle něhož: *„[b]yl-li záměr předložen ve variantách, je součástí závěru zjišťovacího řízení i výsledek vyhodnocení jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí s uvedením jejich pořadí. Příslušný úřad může v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné.“*). Návrh projektu předložený stěžovatelem by tedy teoreticky mohl být prověřen v rámci „velké EIA“; to ovšem za situace, kdy by správní orgány dospěly ve zjišťovacím řízení k závěru, že Záměr může mít významný vliv na životní prostředí a z toho důvodu by byla „velká EIA“ provedena. V posuzované věci tak tomu ovšem nebylo, a nebyl tak ani prostor pro případné prověření jiných variant řešení Záměru, jak stěžovatel navrhuje. Tento závěr nepovažuje soud za přehnaně formalistický ani za rozporný s veřejným zájmem.

[85] Jak již soud naznačil výše, nepovažuje za důvodnou ani kasační námitku spočívající v tom, že Záměr sám o sobě nepředstavuje funkční celek, a tedy že došlo k aplikaci nepřipustné salámové metody. Krajský soud v této souvislosti správně upozornil, že „funkčnost“ záměru neposuzuje příslušný orgán izolovaně z technického hlediska – tj. podle toho, zda splňuje parametry dané technickými normami, či jestli je v souladu s územně plánovací dokumentací atd., ale zejména prizmatem posuzování vlivů na životní prostředí. Ačkoliv nyní posuzovaný Záměr zcela jistě není komplexním řešením dopravní situace v dané oblasti, jedná se alespoň o určité prozatímní vyřešení některých dopravních problémů na komunikaci I/43 tak, aby se stávající situace zlepšila, zabránilo se kongescím a dalším negativním jevům. Zároveň je počítáno s tím, že v budoucnu budou provedeny navazující záměry tak, aby byla řešena situace komplexně, tyto záměry však prozatím nebyly (v době oznámení Záměru) předloženy. Posouzení vlivů případného obchvatu Kuřimi (či jiných navazujících záměrů) bude namístě provést až poté, co takový záměr

bude předložen (oznámen). Krajský soud tak správně uvedl, že v nyní posuzované věci je předjímán budoucích, dosud neexistujících záměrů, předčasné.

[86] Z kasační stížnosti je zřejmé, že stěžovatel zejména brojí proti tomu, aby byl v budoucnu vybudován jižní obchvat Kuřimi, který bude mít dle jeho názoru negativní dopady na zástavbu v lokalitě „Díly za svatým Janem“. Jak ovšem uvedl krajský soud, Záměr zmiňuje možnost provedení jak jižního, tak severního obchvatu Kuřimi, byť, jak potvrdil rovněž žalovaný ve svém vyjádření, je varianta jižního obchvatu preferovanější. Je však třeba vzít v úvahu, že v době rozhodování správních orgánů nebyly předloženy žádné další navazující záměry ohledně řešení dopravy v okolí Kuřimi (např. týkající se zmiňovaného obchvatu Kuřimi), a správní orgány tak nemohly posuzovat případné kumulativní a synergické vlivy nyní předloženého Záměru a těchto budoucích (nejistých) záměrů, jak se stěžovatel domáhal. Nyní posuzovaný Záměr je tak nutno považovat za samostatný funkční celek, který (být sám nepředstavuje konečné řešení dopravní situace v daném území a předpokládá, že v budoucnu budou uskutečněny navazující záměry řešící stávající dopravní situaci), je nyní třeba posuzovat nezávisle na budoucích dosud nerealizovaných částech silniční sítě.

[87] Krajský soud dle Nejvyššího správního soudu trefně shrnul, že stěžovatel na zjišťovací řízení (či proces posuzování vlivů obecně) „*nakládá větší břemeno, než je toto řízení s to unést*“. Orgán posuzující vlivy oznámeného záměru na životní prostředí totiž není oprávněn komplexně posuzovat všechny aspekty vztahující se k oznámenému záměru, jako jeho soulad s územně plánovací dokumentací či s příslušnými technickými normami. Jeho úlohou je toliko posoudit možné vlivy záměru na životní prostředí, což správní orgán učinil.

[88] Pokud tedy v budoucnu bude zamýšlen záměr spočívající ve výstavbě jižního obchvatu Kuřimi, kterého se stěžovatel nejvíce obává, teprve pak bude třeba vyhodnotit jeho vlivy na životní prostředí, resp. dopady do života obyvatel přilehlých lokalit. Pak bude namíste vzít v úvahu rovněž kumulativní vlivy již případně uskutečněného Záměru (o který jde v nyní posuzované věci) a záměru nově předkládaného. Stěžovateli tak nelze přisvědčit, že by se Záměr „navždy“ dostal – v důsledku závěrů správních orgánů a krajského soudu (tj. aniž by byla provedena „velká EIA“) – mimo jakékoliv sledování z hlediska vývoje situace a z hlediska vlivů na životní prostředí. Jak totiž upozornil krajský soud, případné problematické aspekty nynějšího Záměru budou muset být přinejmenším nepřímo zohledněny v rámci eventuálních dalších oznámení EIA, která se budou týkat jednotlivých záměrů předvídaných dle ZÚR JMK. Při řešení dalších (navazujících) záměrů pak případně také bude prostor pro účast veřejnosti na sledování jejich reálných či možných vlivů na životní prostředí.

[89] Stěžovatel se v kasační stížnosti rovněž odkazoval na zásadu předběžné opatrnosti vyplývající z rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526, v němž Nejvyšší správní soud uvedl, že je třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Krajský soud však zcela správně upozornil, že Nejvyšší správní soud toto vyslovil v kontextu problematiky koncepcí, a to zejména ve vztahu k zásadám územního rozvoje. Proto je třeba dovodit, že prostor pro důsledné posuzování všech do budoucna zamýšlených (nejistých) záměrů je primárně v procesu

posuzování koncepcí. Naopak v případě posuzování konkrétních záměrů mají být z hlediska kumulativních a synergických vlivů zvažovány především další záměry, které jsou buď již uskutečněny, nebo které již byly alespoň oznámeny (ať už dle zákona o posuzování vlivů či dle stavebního zákona), nebo již postoupily do stadia konkrétní přípravy, pokud nebylo oznámení zákonem vyžadováno. Je tak třeba zdůraznit, že v případě nyní posuzovaného Záměru nebylo namístě do posuzování, resp. hodnocení kumulativních a synergických efektů, zahrnovat rovněž dosud nejisté záměry.

[90] Nejvyšší správní soud tedy neshledal, že by v posuzované věci byl popřen účel zákona o posuzování vlivů, a proto nepovažoval tuto kasační argumentaci za důvodnou.

VI.e) Predikce intenzit dopravy, údaje o kapacitě Záměru, správnost hlukových a rozptylových analýz

[91] V návaznosti na výše uvedené nelze stěžovateli přisvědčit, že by pro posuzovaný Záměr nebylo možno korektně provést predikci intenzit dopravy. Krajský soud tuto otázku nepominul, naopak se jí podrobně věnoval. Odkázal na přílohu č. 8 k Oznámení EIA obsahující dopravní studii, která počítá pro výhledový rok 2045 s nejméně příznivým stavem, tj. že ani v této době ještě nebudou vybudovány související záměry, jako kapacitní silnice D43 v úseku Kuřim - Svitávka, ani její pokračování směrem k dálnici D1, ani obchvat Kuřimi. Dokladované zatížení pro období roku 2045 tak představuje maximální možné hodnoty intenzit dopravy. Zmíněná příloha č. 8 také hovoří o tom, že při realizaci dálnice D43 v úseku D1 – Svitávka, resp. Kuřim – Svitávka (za předpokladu výstavby jižního obchvatu Kuřimi) bude zatížení samotné silnice I/43 v úseku MÚK Podlesí – Lipůvka mnohem nižší. Stěžovatel se sice v kasační stížnosti dovolával rovněž započtení konkrétního obchvatu Kuřimi, resp. jeho variant, do modelování dopravy, nicméně jak uvedl krajský soud, oznamovatel a rovněž poté krajský úřad vycházeli z nejméně příznivého stavu, a tedy rovněž z toho, že by ani nebyl obchvat Kuřimi ve výhledovém období vybudován. Pokud by počítali i s navazujícími záměry, je nasnadě, že by se jednalo o příznivější stav. Rovněž určení intenzity dopravy na Záměru i v jeho bezprostředním okolí tak odpovídá nejméně příznivému stavu. Krajský úřad tak posuzoval vlivy na životní prostředí z hlediska nejméně příznivého výhledu modelování dopravy, což jistě nemohlo toto posouzení nějakým způsobem negativně ovlivnit.

[92] Stěžovatel dále brojil proti posouzení krajského soudu, jakým způsobem mají být v Záměru označeny údaje o jeho kapacitě.

[93] Nejvyšší správní soud předně nesouhlasí se stěžovatelovou dílčí námitkou, že ve správním řízení došlo k porušení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu z důvodu, že žalovaný jako odvolací orgán vypořádal námitku č. 13 (týkající se absence konkrétního údaje o kapacitě záměru) bez konkrétní a přímé vazby na formulace krajského úřadu. V této souvislosti soud upozorňuje na zásadu jednotnosti správního řízení, dle které rozhodnutí správních orgánů obou stupňů v zásadě tvoří jeden celek. Shodně s krajským soudem je přitom nutno konstatovat, že rozhodnutí krajského úřadu obsahovalo určité vypořádání této námítky, které žalovaný v napadeném rozhodnutí dále rozvedl. Nelze tak stěžovateli přisvědčit, že by žalovaný tuto otázku řešil zcela bez vazby na důvody uvedené v rozhodnutí krajského úřadu, resp. že by jeho postupem bylo nějakým způsobem

porušena stěžovatelova práva účastníka řízení ve smyslu namítaného ustanovení správního řádu. Nebylo tak namístě, aby žalovaný rozhodnutí krajského úřadu z tohoto důvodu zrušil.

[94] Dále kasační soud na rozdíl od stěžovatele neshledal, že by krajský soud postupoval benevolentně, pokud označení Záměru v příslušné kapitole Oznámení EIA jako S 9,5 považoval za pouhou chybu v psaní, bez dopadu na meritum věci.

[95] Nejvyšší správní soud z Oznámení Záměru ověřil, že v části „B Údaje záměru“ i na některých místech části G (Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru) je skutečně uvedena navrhovaná kategorie komunikace jako S 9,5/90. Přisvědčil ovšem krajskému soudu, že z oznámení jako celku vyplývá, že komunikace má být provedena v kategorii S 11,5/90, jak je uvedeno např. v kap. B.I.6 („*Stručný popis technického a technologického řešení záměru*“ ..., viz str. 17 -19 oznámení) a také v textu kap. G na str. 135 – 137. Ostatně také krajský úřad vycházel ze skutečnosti, že komunikace má být zařazena do kategorie S 11,5/90, jak uvedl ve svém rozhodnutí. Kasační soud se tedy přiklání k závěru krajského soudu, že pokud Oznámení Záměru na některých místech uvádí, že má být komunikace zařazena do kategorie S 9,5, jedná se o omyl. Pro úplnost lze souhlasit i s poněkud nad rámec vyslovenou úvahou krajského soudu, že případná jiná kategorizace sama o sobě (zvláště, pokud by se jednalo o kategorii „nižší“) by neměla na samotné posouzení vlivů Záměru na životní prostředí, o které jde ve zjišťovacím řízení primárně, vliv.

[96] Dále se soud ztotožnil s žalovaným a krajským soudem v hodnocení otázky, jakým způsobem měla být v Oznámení Záměru uvedena jeho kapacita. V daném případě stačilo, že Oznámení Záměru obsahovalo údaj o kategorii silnice – S 11,5, protože tento údaj v sobě zahrnuje jednak šířku komunikace, jednak i kapacitu dle příslušné ČSN, a také údaje o současné i předpokládané intenzitě dopravy na dané komunikaci, které jsou vstupními daty pro rozptylovou a hlukovou studii. Nejvyšší správní soud neshledal, že by byl rozsudek krajského soudu rozporný, naopak správně uvedl, že údaj o kapacitě záměru musí být z oznámení záměru patrný, což také nyní posuzované Oznámení Záměru splnilo.

[97] Nejvyšší správní soud se s krajským soudem ztotožnil rovněž v otázce akceptovatelnosti hlukových a rozptylových studií rozvedené v bodech 153 -155 napadeného rozsudku. Stěžovatel v žalobě zejména namítal podcenění predikovaných intenzit dopravy s ohledem na převedení dopravy z Tišnovska po severním obchvatu Kuřimi, jak je vymezen v rámci územních rezerv dle ZÚR JMK. Krajský soud v této souvislosti opakovaně zdůraznil, že plánované a do budoucna dosud nejisté záměry, které zatím nebyly oznámeny dle zákona o posuzování vlivů, nelze považovat s hlediska zjišťovacího řízení za rozhodné. Nelze tak relevantně zpochybnit předložené hlukové a rozptylové studie z toho důvodu, že nezvažovaly každou možnou budoucí variantu v území, která eventuálně bude vyplývat ze ZÚR JMK. Krajský soud v této souvislosti opakovaně vysvětlil, že až tehdy, pokud bude případný záměr severního obchvatu realizován, budou se v případě jeho posuzování muset brát v potaz všechny související záměry v území, a tedy i Záměr nyní posuzovaný. To pak případně může vést k takové jeho modifikaci, aby kumulativní efekty nepředstavovaly vlivy jsoucí v rozporu se

zákonem o posuzování vlivů, resp. oprávněnými zájmy na ochraně životního prostředí a adekvátními právy dotčených subjektů.

VI.f) Námitka nesprávných skutkových zjištění

[98] Důvodná není ani kasační námitka dle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s., podle níž správní orgány i krajský soud vycházely z nesprávných skutkových zjištění.

[99] Podle stěžovatele nemá ve správním ani soudním spise oporu závěr, že Záměr nemá významný vliv na životní prostředí. S tímto tvrzením Nejvyšší správní soud nesouhlasí. Možný vliv Záměru na životní prostředí posuzoval krajský úřad v rámci zjišťovacího řízení na základě údajů uvedených v Oznámení Záměru. Dospěl přitom k závěru, že Záměr významný vliv na životní prostředí nemá. Konkrétní závěry zjišťovacího řízení přitom stěžovatel v kasační stížnosti nijak nezpochybnuje, spíše se argumentuje tím, že ve věci měla být povinně provedena tzv. velká EIA, neboť kapacita Záměru přesahuje hodnoty stanovené dle ČSN pro navrhovanou (toliko dvoupruhovou) komunikaci. Rovněž upozorňuje na to, že Záměr měl být proveden jako čtyřpruhová komunikace a že předložený záměr je v rozporu s dosavadními koncepcemi a ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud již ovšem výše vysvětlil (resp. potvrdil závěry krajského soudu), že tyto okolnosti nejsou pro posouzení vlivů Záměru ve zjišťovacím řízení rozhodné. Stěžovatel rovněž nijak konkrétně neprokázal, že by Záměr, jehož účelem je ulehčení stávající dopravní situaci, skutečně takový efekt neměl mít, jak se domnívá.

[100] Stěžovatel konečně namítl, že krajský soud vycházel z nesprávných skutkových zjištění. Uvedl, že krajský soud nesprávně posoudil, že silnice R43 není součástí silniční sítě TEN-T. V kasační stížnosti však nijak nezmínil, jak se tato skutečnost promítne do věcného posouzení krajského soudu. Za správný pak Nejvyšší správní soud považuje záměr krajského soudu, že dle projektové dokumentace je zachován úrovněový přístup k Záměru z polní cesty u Lipůvky (viz výše bod 69).

VII. Závěr a náklady řízení o kasační stížnosti

[101] Nejvyšší správní soud tedy ze všech výše uvedených důvodů dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 poslední věty s. ř. s. zamítl.

[102] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, a nemá tedy právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Žalovanému v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, a soud proto rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznává. Osoba zúčastněná na řízení má podle § 60 odst. 5 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil, popř. jí soud může na návrh z důvodů zvláštního zřetele přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. V daném řízení osoby zúčastněné na řízení neplnily žádné povinnosti, které by jim soud uložil, ani nenavrhly, aby jim bylo přiznáno právo na náhradu nákladů řízení z důvodů zvláštního zřetele hodných. Právo na náhradu nákladů řízení tedy nemají.

P o u č e n í: Proti tomuto rozhodnutí **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 2. prosince 2020

JUDr. Lenka Kaniová
předsedkyně senátu