



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Zdeňka Kühna, soudkyně Sylvy Šiškeové a soudce Ondřeje Mráky v právní věci navrhovatelky: **CIDEM Hranice, a. s.**, Skální 1088, Hranice, zastoupené advokátem Mgr. Vítězslavem Dohnalem, Klokotská 103/13, Tábor, proti odpůrci: **město Hranice**, Pernštejnské náměstí 1, Hranice, zastoupenému advokátem JUDr. Jiřím Novákem, Na Strži 2102/61a, Praha 4, ve věci návrhu na zrušení části opatření obecné povahy čj. ORM/19686/19-1-23 – změny č. 1 územního plánu Hranic, o kasační stížnosti navrhovatelky proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 19. 10. 2021, čj. 63 A 3/2021-100,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 19. 10. 2021, čj. 63 A 3/2021-100, **se ruší** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Navrhovatelka se jako vlastník pozemků parc. č. 1051/2, 2386/2, 1021/5 a 1010/1 v katastrálním území Hranice domáhala zrušení části změny územního plánu města Hranice. Konkrétně šlo o zastavitelné plochy Z1/Z3 a veřejně prospěšné stavby Z1/V1 mezi ulicemi Tovární a Bělotínskou a plochy Z61 a Z78.

[2] Navrhovatelčiny pozemky jsou dotčeny vymezením silničního koridoru severovýchodního obchvatu Hranic. Severovýchodní obchvat byl na pozemcích navrhovatelky vyznačen již v původním územním plánu. Tehdy zasahoval tyto pozemky (zejména pozemek parc. č. 1051/2) v menším rozsahu. Změna územního plánu mění trasu obchvatu mj. v úseku mezi ulicí Tovární a napojením obchvatu na silnici I/47 (ulice

Běloušská). Změna zasahuje (nyní větší) část pozemku parc. č. 1051/2, na němž navrhovatelka hodlala vystavět novou výrobní halu. Rozšířil se tedy zásah do navrhovatelčina vlastnického práva i do jejího práva na podnikání.

[3] Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci návrh zamítl.

II. Kasační stížnost a vyjádření odpůrce

[4] Navrhovatelka (stěžovatelka) v kasační stížnosti namítá, že odůvodnění změny územního plánu je nepřezkoumatelné. Původní územní plán závazně vymezil rozsah území pro umístění obchvatu. Nejvhodnější řešení v jeho rámci měla nalézt územní studie. Změna územního plánu je však odůvodněna obecně. Neřeší rozpor původního řešení s legislativou a technickými předpisy ani neuvádí technické důvody pro volbu jiné varianty umístění obchvatu. Pokud by byl obchvat v původním územním plánu neproveditelný, jednal by odpůrce účelově.

[5] Krajský soud podle stěžovatelky obě řešení porovnal místo odpůrce. Dospěl k závěru, že i původní řešení by vyžadovalo vybudovat nový most. Původní řešení vyžaduje průjezd komunikace pod silnicí I/47, což je podle odpůrce obtížné, resp. neproveditelné. Podle krajského soudu se odpůrcovo odůvodnění varianty průchodu obchvatu pod silnicí I/47 vztahuje i k variantě přímého napojení na tuto silnici. Na tuto argumentaci však stěžovatelka nemohla kvalifikovaně reagovat. Posouzení takto odborných otázek navíc nepřísluší soudu, nýbrž odpůrci a dotčeným orgánům. Technické důvody na přímé napojení obchvatu na silnici I/47 nedopadají kvůli morfologii terénu, nezasažení tělesa železnice, nutnosti rozšíření mostní konstrukce, poloměrů oblouků ani z ekonomického hlediska.

[6] Stěžovatelka nesouhlasí ani s tvrzením krajského soudu, že nutnost rozšířit mostní konstrukci plyne ze stanoviska Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) ze dne 21. 3. 2017. Stěžovatelka neměla možnost se s tímto stanoviskem v řízení o změně územního plánu seznámit. Ze srovnání grafických výkresů neplyne nutnost vybudovat nový most. Grafické vyjádření varianty V.2 je totiž tak schematické, že z něj nelze ve vztahu k této otázce nic usoudit. Tato varianta je zjevně zakreslena podstatně blíže k železniční trati než původní trasa. Nejde o srovnatelná řešení, která by na nový most kladla shodné požadavky.

[7] Odpůrce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že odůvodnění změny územního plánu je přezkoumatelné. Úprava trasy napojení obchvatu navazuje na technickou studii „Hranice – Severovýchodní obchvat“ a územní studii téhož názvu, které byly podklady změny územního plánu. Do původního řešení bylo třeba zapracovat legislativní a technické požadavky. Stěžovatelka se při projednání technické studie seznámila s jejími výsledky a variantami řešení. V okamžiku vypracování původního územního plánu bylo napojení na silnici I/47 pouze orientační a již tehdy bylo zřejmé, že navrženou variantu bude třeba prověřit. Územní a technická studie měly nalézt nejlepší umístění obchvatu a zohlednit urbanistické, společenské či estetické požadavky, využitelnost navazujícího území, právní normy, stanovisko ŘSD, drážní koridor a v neposlední řadě pamatovat i na hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů. Úkolem územní studie bylo nalézt nejvhodnější řešení. Nakonec z ní vyplynula nutnost odchýlit se z původně vymezeného koridoru.

pokračování

[8] Odpůrce dále tvrdí, že stěžovatelka nepřípustně namítla nepřezkoumatelnost změny územního plánu až nyní. Odpůrce převzal do změny územního plánu argumentaci vycházející z podrobnějších podkladů a řádně ji projednal. Původní územní plán vymezil plochy veřejných prostranství, v nichž lze umístit dopravní stavbu typu obchvatu a také vytyčil plochu, v níž omezil rozhodování o umístění staveb do doby zpracování územní studie obchvatu. Tato plocha je v původním územním plánu velmi rozsáhlá. Je tedy zřejmé, že odpůrce předpokládal prověření různých variant napojení, k čemuž došlo změnou územního plánu.

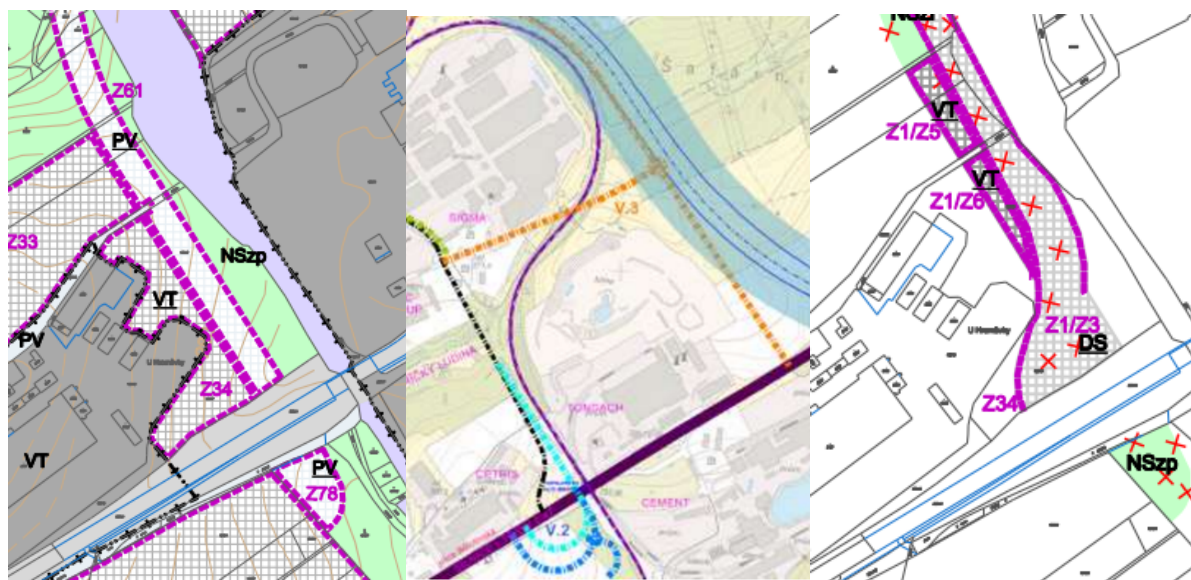
[9] Přesné dodržení původního územního plánu by navíc znamenalo značný zásah do mostní konstrukce, která se nachází v těsné blízkosti křižovatky. Odpůrce je přesvědčen, že po vyhodnocení všech variant zvolil tu nejvhodnější.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[10] Kasační stížnost je důvodná.

[11] Všechny kasační námitky jsou přípustné. Námitku nepřezkoumatelnosti změny územního plánu stěžovatelka uplatnila již v návrhu na zrušení opatření obecné povahy.

[12] Původní územní plán stanovil plochu pro umístění obchvatu a rozhodování v území podmínil zpracováním územní studie (zákonnost takové podmínky konstatoval NSS v rozsudku ze dne 10. 7. 2020, čj. 5 As 66/2019-41). Varianta, která vzešla z územní studie, nebyla zcela v souladu s platným územním plánem. Územní studie byla proto schválena jako územně plánovací podklad pro změnu územního plánu.



Původní územní plán (vlevo), varianty podle územní studie (uprostřed), změna územního plánu (vpravo)

[13] Sporné je zejména, zda odpůrce dostatečně odůvodnil výběr výsledné varianty (černá) oproti variantě předpokládané původním územním plánem (znázorněna pouze v původním územním plánu) a variantě V.2 (tyrkysová a světle modrá). Varianta V3 (oranžová) není možná, neboť prochází územní rezervou pro kanál Dunaj-Odra-Labe. Stěžovatelka

upřednostňuje přímé napojení na obchvat, což odpovídá původnímu řešení před změnou územního plánu.

[14] NSS nejprve posoudil, zda je rozsudek krajského soudu přezkoumatelný. Za nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost lze označit zejména takové rozhodnutí, jehož závěry jsou v příkrém rozporu se skutkovými zjištěními, nebo jehož odůvodnění je ve vztahu k výroku nejednoznačné. Nepřezkoumatelné je rozhodnutí krajského soudu, jehož odůvodnění obsahuje rozdílná a vnitřně rozporná právní hodnocení téhož skutkového stavu, tudíž je-li vnitřně rozporné, popřípadě je-li výrok v rozporu s odůvodněním (rozsudky NSS ze dne 31. 1. 2008, čj. 4 Azs 94/2007-107, ze dne 21. 8. 2008, čj. 7 As 28/2008-76, či ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Azs 47/2003-130). Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů spočívá v nedostatku důvodů skutkových, nikoli v dílčích nedostatcích odůvodnění soudního rozhodnutí. Musí se přitom jednat o vady skutkových zjištění, na nichž soud založil své rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Ads 58/2003-75). Z odůvodnění rozsudku musí vyplývat především vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů a právními závěry (rozsudek NSS ze dne 2. 6. 2016, čj. 7 As 267/2015-57).

[15] NSS dospěl k závěru, že krajský soud jednotlivé důvody změny územního plánu posoudil nedostatečně, resp. že úvahy krajského soudu nejsou dostatečně srozumitelné a logické. Z rozsudku navíc nelze seznat, zda mají závěry krajského soudu oporu v podkladech, které odpůrce použil pro změnu územního plánu.

[16] Krajský soud se námitkou nepřezkoumatelnosti změny územního plánu zabýval. Obecně lze uvést, že soudy se při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace řídí principy zdrženlivosti, proporcionality a subsidiarity. Soud zruší územní plán (či jeho část) pouze tehdy, byl-li zákon porušen v nezanedbatelné míře, tj. v intenzitě zpochybňující jeho zákonnost (rozsudky NSS ze dne 18. 7. 2006, čj. 1 Ao 1/2006-74, ze dne 24. 10. 2007, čj. 2 Ao 2/2007-73, ze dne 2. 2. 2021, čj. 6 Ao 6/2010-103, ze dne 20. 4. 2022, čj. 10 As 226/2019-51, či ze dne 9. 10. 2023, čj. 3 As 234/2022-29). Obecnost odůvodnění územního plánu takový případ zásadní nezákonnosti nepředstavuje. Jinak by tomu bylo, pokud by odůvodnění územního plánu nedávalo o záměrech zpracovatele jasnou představu ani v nejobecnější rovině a fakticky by tak zcela chybělo (rozsudek NSS ze dne 13. 5. 2014, čj. 6 AOs 3/2013-29).

[17] Z odůvodnění územního plánu tedy musí být seznatelné, proč jeho pořizovatel o konkrétní lokalitě rozhodl určitým způsobem, resp. jakými úvahami se řídil při zařazení pozemku do dané plochy (rozsudek NSS ze dne 28. 7. 2022, čj. 1 As 357/2020-68). Krajský soud shledal, že změna územního plánu je přezkoumatelná, neboť obsahuje odůvodnění změny trasy severovýchodního obchvatu města. Podle krajského soudu lze důvody nalézt zejména v územní a technické studii, které prověřovaly několik variant napojení na silnici I/47. Nejvhodnější variantu odpůrce promítl do změny územního plánu. Totožně popisuje odpůrce důvody změny na s. 17 až 23 a s. 48 odůvodnění změny územního plánu. V této části NSS s krajským soudem souhlasí.

[18] Krajský soud se dále zabýval tím, zda bylo řešení přijaté změnou územního plánu proporcionální. Právě závěry, které přijal k této otázce, považuje NSS za nepřezkoumatelné.

pokračování

[19] Krajský soud připustil, že odpůrce mohl nevýhody původní varianty napojení obchvatu na silnici I/47 odůvodnit důsledněji. Přesto s odpůrcem souhlasil, že jiné varianty nevedou v rozumné míře ke stanovenému cíli. Podle krajského soudu je důvodem pro vyloučení trasy V.2:

- nutnost průjezdu obytnou zástavbou v ulici Nová;
- nutnost vybudovat (rozšířit) na silnici I/47 mostní těleso a s tím spojené snížení jízdních pruhů na obchvatu;
- ekonomické důvody;
- umístění křižovatky v dostatečné vzdálenosti od dalších křižovatek na silnici č. I/47.

[20] Důvody pro vyloučení varianty podle původního územního plánu jsou podle krajského soudu:

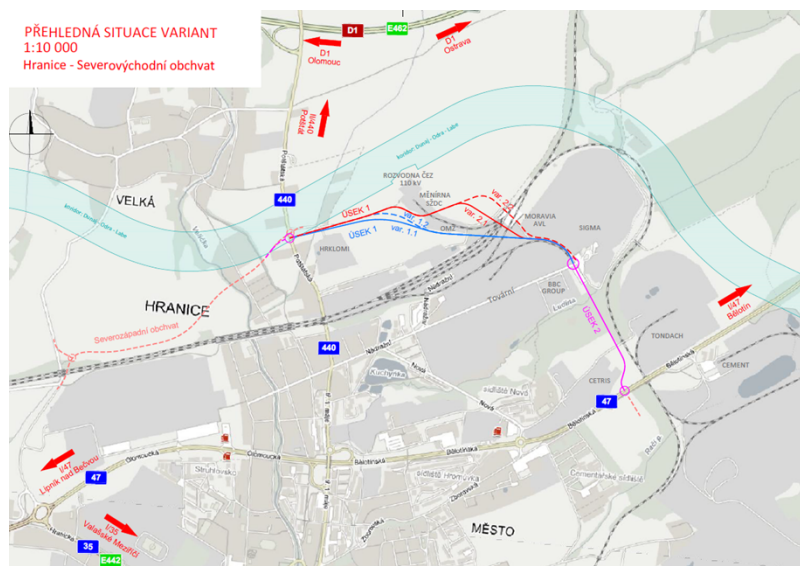
- nutnost průjezdu obytnou zástavbou v ulici Nová;
- nutnost rozšířit na silnici I/47 most kvůli zhotovení přídatných jízdních pruhů;
- svahovitost terénu;
- ekonomické důvody;
- umístění křižovatky v dostatečné vzdálenosti od dalších křižovatek na silnici č. I/47.

Technická ani územní studie se však podrobněji původní variantou nezabývaly (s. 13 průvodní zprávy technické studie a grafické části územní studie).

[21] Podle NSS nemají závěry krajského soudu o výběru výsledné varianty oporu ve správním spise. Nepřezkoumatelný je zejména závěr o **ekonomických důvodech** výběru výsledné varianty. Krajský soud uvedl, že „*odpůrce sice v odůvodnění neuvedl přesnou výši nákladů na rozšíření mostní konstrukce, nicméně i laickým pohledem na věc lze předpokládat, že by tyto náklady celou stavbu obchvatu značně prodražily*“. Podle územní studie (s. 12) propočítala náklady stavby technická studie. Výsledná varianta má stavební náklady 396,67 mil. Kč (bez DPH). Celkové investiční náklady jsou vyčísleny na 764,90 mil. Kč (bez DPH, včetně vyvolaných nákladů na průchodnost a napojení území). Odpůrce krajskému soudu doložil kompletní technickou studii na CD nosiči. Ten obsahuje průvodní zprávu technické studie, v níž jsou však začerněny konkrétní částky nákladů jednotlivých variant. Dále CD nosič obsahuje i další části technické studie (vč. ekonomické části), i zde jsou však veškeré částky nákladů začerněny.

[22] Pokud krajský soud vyhodnotil ekonomickou nákladnost stavby na základě *laického pohledu*, aniž k tomu měl k dispozici podklad, z něhož vycházel i odpůrce, je podle NSS jeho závěr nepřezkoumatelný (rozsudek NSS čj. 7 As 267/2015-57). Otázku, zda jsou pro výběr výsledné varianty dány ekonomické důvody, je nutné zodpovědět na základě odborných podkladů a nikoli nepodloženým předpokladem.

[23] Není ani postaveno na jisto, zda podklady pro vydání změny územního plánu obsahují vyhodnocení ekonomických nákladů všech variant. Předmětem technické studie v části zasahující stěžovatelčiny pozemky byla pouze jedna varianta, a to výsledná. Technická studie (s. 13 průvodní zprávy) uvádí, že v části od křížení trasy obchvatu s ulicí Tovární až po připojení na silnici I/47 je trasa obchvatu stabilizována pro všechny varianty v jedné stopě. Uvedené vyplývá také z grafického znázornění:



[24] NSS dále popíše i další nedostatky úvah krajského soudu. Připomíná, že při regulaci území je třeba respektovat míru podrobnosti, která přísluší územnímu plánování jako koncepčnímu rozhodování. Ta nesmí dosahovat podrobnosti regulačního plánu či rozhodování v území jako realizačního nástroje (rozsudky NSS ze dne 4. 8. 2017, čj. 4 As 92/2017-37, č. 3627/2017 Sb. NSS, bod 26, nebo ze dne 8. 12. 2021, čj. 10 As 139/2021-53). V odůvodněných případech je možné vyhodnotit přípustnost plochy či koridoru určených pro konkretizovaný záměr již ve fázi řízení o vydání územního plánu. Pro takové hodnocení je třeba zajistit i odborné podklady, z nichž lze učinit skutková zjištění potřebná pro vydání opatření obecné povahy v souladu s § 3 správního řádu (rozsudek NSS ze dne 17. 12. 2014, čj. 4 As 125/2014-66, bod 31).

[25] Důvod **vedení trasy obytnou zástavbou na ulici Nová** má spočívat v tom, že varianta V.2 počítala s jednostranným napojením na silnici I/47. Podle územní studie tato varianta počítá se snížením jízdních pruhů na silnici I. třídy a průjezdem nad areálem Cetris, přes ulici Nová a okružní křižovatku na I/47 pro směr na Lipník nad Bečvou. Nájezd na obchvat by tak byl možný pouze ze západu, řidiči přijíždějící od východu by se otočili na blízké okružní křižovatce. Sjezd na silnici I/47 by byl možný pouze ze směru na východ. Sjezd z obchvatu na silnici I/47 by ve směru na západ nebyl vůbec možný. Řidiči by museli sjet už v Tovární ulici a na silnici I/47 by se dostali přes ulici Novou. Při tom by projížděli obytnou zástavbou.

[26] Krajský soud důvod vedení trasy obytnou zástavbou na ulici Nová vztáhl také k variantě podle původního územního plánu. V bodě 32 rozsudku uvedl, že „*ačkoliv to odpůrce neuvedl výslovně, posledně uvedený důvod se zjevně vztahuje i k původní variantě napojení obchvatu na silnici I/47, neboť tato původní trasa byla stejná a lišila se jen způsobem napojení obchvatu (to lze usoudit ze srovnání grafických částí Původního ÚP Hranic a grafického vyjádření varianty V. 2, která počítala s podjezdem).*“

[27] Argumentace krajského soudu (i odpůrce) je však striktně navázána na konkrétní typ křižovatky, což neodpovídá obsahu podkladů pro změnu územního plánu. U varianty V.2 je argumentace založena na jednostranném napojení obchvatu na silnici I/47, tzn. stykovou křižovatkou (srov. bod 6 rozsudku krajského soudu). U původní varianty argumentace

pokračování

počítá s průsečnou křižovatkou (vyjádření ŘSD ze dne 21. 3. 2017). Výsledná varianta počítá s napojením na silnici I/47 okružní křižovatkou a podle podkladů nebude při výsledné variantě průjezd obytnou zástavbou na ulici Nová nutný. Podklady pro změnu územního plánu ale neobsahují závěry, ze kterých by plynula nutnost zvolit *pouze* konkrétní typ křižovatky (stykovou nebo průsečnou). Nelze tedy jednoznačně říci, zda lze variantu V.2 nebo původní variantu vyloučit kvůli nutnosti průjezdu obytnou zástavbou na ulici Nová.

[28] Jak NSS uvedl i výše (bod 24), jedná se zde již o podrobnost umístění konkrétního záměru, která nepatří do územního plánování. Velikost, tvar a přesné umístění křižovatky mají řešit správní orgány až v navazujících řízeních. Územní plán má vymezit dostatečnou územní rezervu pro vhodné umístění křižovatky následným územním rozhodnutím. Územní a technická studie jsou však podrobnější podklady, které mají již v této fázi zhodnotit možnosti realizace konkrétního záměru předvídaného územním plánem. Tyto podklady však neobsahují odborné technické důvody, ze kterých by bylo zřejmé, že se v územním řízení (tzn. při podrobném umístění záměru) nebude možné průjezdu obytnou zástavbou na ulici Nová vyhnout.

[29] Podle krajského soudu vyžaduje i původní varianta napojení obchvatu na silnici I/47 **rozšířit mostní těleso**. Původní trasa byla totiž stejná jako vybraná trasa a lišila se jen způsobem napojení obchvatu. To krajský soud dovodil srovnáním grafických částí původního územního plánu a grafického vyjádření varianty V.2, která počítala s podjezdem. Nutnost rozšířit mostní konstrukci i při původní variantě napojení (tj. bez podjezdu) z důvodu rozšíření silnice I/47 o přídatné pruhy vyplývá z vyjádření ŘSD ze dne 21. 3. 2017 (srov. e-mail ze dne 21. 3. 2017 na s. 5 Dokladové části územní studie). NSS doplňuje, že tento e-mail je součástí podkladů pro územní studii a stěžovatelka se s ním tak mohla seznámit.

[30] Také o tomto závěru krajského soudu má NSS pochybnosti. Nutnost rozšířit mostní konstrukci kvůli zřízení přídatných pruhů se podle zmíněného vyjádření vztahuje k průsečné křižovatce. Ani v tomto případě podklady pro změnu územního plánu neobsahují závěry, které by vylučovaly v územním řízení zvolit jiný typ křižovatky. Podle územní studie (s. 14) je výsledná trasa výhodnější než řešení podle platného územního plánu, protože nezasahuje násypem komunikace do tělesa železniční trati. Nevýhoda původní trasy tedy podle územní studie nespočívá v nutnosti rozšířit mostní těleso, ale v tom, že by těleso silnice zasahovalo násypem do tělesa železniční trati. Ani tento důvod volby výsledné varianty tak, jak jej vysvětlil krajský soud, tedy není srozumitelný.

[31] Důvodem odmítnutí původní varianty má být dále **svahovitost terénu**. Krajský soud v bodě 36 rozsudku (ve vztahu k využitelnosti pozemku pro záměry stěžovatelky) uvedl, že pozemek parc. č. 1051/2 je výrazně svahovitý a klesá směrem k železniční trati (srov. s. 7 územní studie, verze z ledna 2017, fáze průzkumy a rozbory). Tento podklad však neobsahuje údaje, z nichž by bylo možné dovodit výraznou svahovitost uvedeného pozemku. Niva říčky Ludina je podle něj ve výšce 270 m. n. m. a terén směrem k silnici stoupá do výšky 286 m. n. m. Železniční trať je v místě křížení se silnicí I/4 ve výšce 275 m. n. m. Z těchto hodnot však nelze určit svahovitost pozemku parc. č. 1051/2 směrem k železnici. Pouze je možné přibližně odhadnout sklon pozemku směrem k silnici I/47. Svahovitost tohoto pozemku neplyne ani z grafických podkladů (vrstevnic).

[32] Dalším důvodem výběru výsledné varianty má být **umístění křižovatky** napojení obchvatu na silnici č. I/47 **v dostatečné vzdálenosti od dalších křižovatek** na této silnici. Vzdálenosti křižovatek určují technické normy, v tomto případě zejména ČSN 736101, Projektování silnic a dálnic a ČSN 736102, Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Na tyto normy odkazuje vyjádření ŘSD i územní studie (s. 9).

[33] Podle NSS lze technické normy v územním plánování zohlednit zejména v podrobnějších podkladech, jako jsou územní či technická studie. Technické normy mohou napomoci zorientovat se v tom, zda a jak bude případně možné uskutečnit záměr předpokládaný územním plánem. V územním plánu však nelze přímo aplikovat technické normy a umístit dopravní křižovatku; to náleží až do procesu územního rozhodování. Z uvedených podrobných podkladů plyne, že umístit křižovatku v koridoru výsledné trasy může být vhodnější z hlediska vzdálenosti k již umístěným křižovatkám, avšak ani výsledné řešení neodpovídá vzdálenosti křižovatek technickou normou. V navazujících stupních projektové dokumentace v rámci projektové přípravy pro řízení podle stavebního zákona tak bude nezbytné požádat Ministerstvo dopravy o souhlas s odchýlným řešením vzájemných vzdáleností křižovatek (srov. s. 5 průvodní zprávy technické studie). Opět tedy podle NSS není zřejmé, zda lze posunutí koridoru pro umístění křižovatky odůvodnit jen tímto technickým aspektem.

[34] NSS shrnuje, že rozsudek krajského soudu je nepřezkoumatelný. Krajský soud neodůvodnil svůj závěr o ekonomických důvodech pro výběr výsledné varianty o odborné podklady a sám o této podstatné odborné otázce učinil úsudek. Dále krajský soud nesrozumitelně vyložil důvody změny územního plánu a není proto jasné, zda tyto důvody (nutnost průjezdu obytnou zástavbou, vzdálenost mezi křižovatkami, nutnost zřízení přídatných jízdních pruhů na silnici I/47) skutečně mohly obstát. Některé z nich ani neplynou z podkladů, na které krajský soud odkazuje (svahovitost pozemku 1051/2). Krajský soud tedy musí znovu vyhodnotit, zda důvody pro změnu územního plánu obstojí a zda skutečně vedou v rozumné míře ke stanovenému cíli změny územního plánu.

IV. Závěr a náklady řízení

[35] Kasační stížnost je důvodná, a proto NSS zrušil rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V něm bude krajský soud vázán zde vysloveným právním názorem (§ 110 odst. 4 s. ř. s.).

[36] Krajský soud tedy zejména odůvodní svůj závěr o ekonomických důvodech výběru výsledné varianty podklady ze správního spisu. NSS připomíná, že pokud odpůrce krajskému soudu neposkytne potřebné podklady (případně podklady poskytne, avšak začerní v nich podstatné skutečnosti), může krajský soud zrušit opatření obecné povahy pro nepřezkoumatelnost (rozsudek NSS čj. 4 As 125/2014-66). Krajský soud také znovu posoudí, zda u variant, které odpůrce nakonec nezvolil, bylo možné vyloučit okružní křižovatku a počítat pouze se stykovou křižovatkou. V návaznosti na to krajský soud zodpoví, zda byl u jiných variant nutný průjezd obytnou zástavbou na ulici Nová a zda by bylo nutné zasahovat do mostní konstrukce zřízením přídatných pruhů.

pokračování

[37] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

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

V Brně dne 2. listopadu 2023

Zdeněk Kühn
předseda senátu