



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdy a soudců JUDr. Lenky Matyášové a JUDr. Viktora Kučery v právní věci navrhovatelky: **H. S.**, zast. JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem se sídlem Klokotská 103, Tábor, proti odpůrci: **město Břeclav**, se sídlem nám. T. G. Masaryka 3, Břeclav, zast. Mgr. Ing. Jánem Bahýřem, advokátem se sídlem Hoppova 880/18, Brno, v řízení o kasační stížnosti navrhovatelky proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 30. 10. 2023, č. j. 73 A 3/2023-133,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Odpůrci **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I.

Průběh dosavadního řízení

[1] Navrhovatelka se u Krajského soudu v Brně domáhala zrušení Změny č. 1 Územního plánu města Břeclav schválené usnesením zastupitelstva města Břeclav č. Z29/22/8/3 (dále jen „změna ÚP“), která nabyla účinnosti dne 3. 8. 2022. Svou aktivní legitimaci navrhovatelka odvozovala z toho, že je vlastníkem řady pozemků, které jsou dle jejího tvrzení přímo dotčeny vymezením koridoru DK-33a a DK-34, v němž mají být umístěny místní komunikace MK-33 a cyklotrasa CS-81, jakož i umístěním souvisejících ploch sídelní zeleně ZS-14b, ZS-14c a ZS-14d. Oproti původnímu znění územního plánu Břeclavi došlo u koridoru místní komunikace ke změně z plochy územní rezervy na plochu návrhovou (tedy

plochu, kde územní plán předpokládá, na rozdíl od ploch stabilizovaných, změny ve využití daného území – pozn. NSS).

[2] Navrhovatelka prosazovala alternativní řešení daného koridoru. Namítala, že provedená změna územního plánu představuje nepřiměřený zásah do jejích práv a projev libovůle. Dle navrhovatelky se odpůrce dostatečně nevypořádal s námitkami či připomínkami, které navrhovatelka a její manžel uplatnili při pořizování přezkoumávaného opatření obecné povahy, a nesprávně posoudil jimi navržená alternativní umístění sporných ploch, resp. koridorů. Nesouhlasila se závěrem odpůrce, podle něhož umístění koridoru v jí navržené variantě, kdy by vedl od ulice Lidická předpokládanou trasou DK-33a až po kruhový objezd, kde by se odklonil a vedl koridorem protipovodňového opatření H-04 nebo souběžně s ním směrem k železniční trati a souběžně s ní pokračoval ke křižovatce ulic Stromořadní a Na Zahradách, brání jeho rozpor se Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“), neboť by v takovém případě koridor dvakrát křížil územní rezervu koridoru pro vysokorychlostní železniční trať (dále jen „VRT“) RDZ05 a zasahoval by do koridoru vysokotlakých plynovodů u podzemního zásobníku plynu TEP02. Navrhovatelka namítala, že navrhovala, aby byly sporné plochy a koridory umístěny souběžně s koridorem RDZ05, který dle studie proveditelnosti VRT schválené dne 25. 1. 2022 v dané lokalitě respektuje vedení stávající železniční trati. Koridor TEP02 byl dle informací navrhovatelky zrušen a zvolené řešení nevede k souladu veřejných a soukromých zájmů, neboť nepřiměřeně omezuje její vlastnické právo.

[3] Krajský soud shora popsany návrh jako nedůvodný zamítl. Pokud jde o namítané nevypořádání námitek uplatněných navrhovatelkou a jejím manželem, poukázal krajský soud na to, že v průběhu projednávání návrhu změny územního plánu podali několikery námitky a připomínky. Posuzovaných ploch a koridorů v nich obsažených se týkaly již námitky navrhovatelčina manžela ze dne 17. 8. 2020, které brojí i proti návrhu dopravních koridorů DK-33a a DK-34, neboť je zde obsažen nesouhlas s návrhem veřejných prostranství VP-13a, VP-13b, VP-13c a VP-13d. Této námitce ohledně veřejných prostranství bylo podle krajského soudu zčásti (ve vztahu k ploše VP-13a) vyhověno a ve zbývajícím rozsahu byla zamítnuta. Již v tomto podání se hovoří o alternativní variantě vedení trasy obchvatu mezi ulicemi Lidická a Stromořadní, a to o přesunu trasy směrem k hranici budoucí VRT a pokračování podél ochranného pásma VRT ke křižovatce ulic Stromořadní a Na Zahradách. Námitky podané přímo navrhovatelkou dne 20. 12. 2021 byly obsahově obdobné a týkaly se zejména ploch VP-13b, VP-13c a VP-13d. Tyto námitky byly zamítnuty. Krajský soud dospěl k závěru, že odpůrce ponechání ploch VP-13b, VP-13c a VP-13d v návrhu změny územního plánu dostatečně odůvodnil a vyjádřil se také k alternativním návrhům ohledně dopravního obchvatu v lokalitě Z5-Padělky. K vypořádání námitek ze dne 27. 12. 2021 v rozhodnutí odpůrce o námitkách krajský soud uvedl, že v něm odpůrce chybně konstatoval, že navrhovatelka v předchozích fázích projednávání návrhu nepřipomínkovala návrhové plochy zeleně, navrhovanou cyklostezku ani místní komunikaci MK-33, toto pochybení však dle krajského soudu nezpůsobilo nepřezkoumatelnost ani nezákonnost rozhodnutí o námitkách, neboť odpůrce řádně vypořádal dříve uplatněné, obsahově shodné námitky.

[4] K obecně formulované námitce nepřiměřenosti přijatého řešení s ohledem na zásah do práv navrhovatelky krajský soud zdůraznil zásadu zdrženlivosti, z níž je správní soud

pokračování

povinen vycházet při přezkumu návrhu na zrušení opatření obecné povahy vydaného územním samosprávným celkem. Zdůraznil, že možnosti vedení obchvatu centra Břeclavi jsou omezené již vzhledem ke geografickému rozložení intravilánu a extravilánu města a rozmístění blízkých dominantních krajinných prvků (ze severu přitékající řeka Dyje a sousední přírodní park Niva Dyje). Krajský soud dospěl ve shodě s odpůrcem k závěru, že pro realizaci daného obchvatu je nezbytné využít lokalitu Z5-Padělky, která je z východu ohraničena železniční tratí Brno - Břeclav. Zvolená trasa dopravního koridoru je vhodná k dosažení cíle tohoto záměru, kterým je odvést část dopravy směřující do prostoru stávající i budoucí zástavby ve východní části intravilánu Břeclavi z příjezdové komunikace ulicí Lidická. Pás sídelní zeleně oddělující těleso komunikace od okolní krajiny lze rovněž vnímat jako vhodný doplněk z hlediska pestrosti krajinného rázu lokality a kompenzace případných nepříznivých vlivů dopravy na okolí. Dle krajského soudu záměr splňuje také kritérium potřeby. Alternativní varianta předestřená navrhovatelkou nejenže kříží trasu koridorů RDZ05 a TEP02 vymezených v ZÚR JMK, ale také nerespektuje vytčené cíle regulace, neboť vede mnohem dále na východ od zastavěných ploch bydlení a smíšených ploch, k nimž má dovádět cílovou dopravu prostřednictvím napojení místními komunikacemi III. a IV. třídy. Alternativní trasa tedy sleduje pouze ochranu vlastnického práva navrhovatelky, ale nikoliv cíle regulace dotčeného území vytčené odpůrcem. Odpůrce by navíc ve snaze vyhovět navrhovatelce musel zasáhnout do vlastnických práv jiných soukromých vlastníků okolních pozemků.

[5] K tvrzení navrhovatelky, že s ohledem na probíhající přípravy změn ZÚR JMK bude územní rezerva pro koridor VRT RDZ05 trasována jinak, než jak byla zakreslena v účinných ZÚR JMK, krajský soud uvedl, že při přezkoumání opatření obecné povahy je povinen vyjít ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy, a to včetně tehdy účinných ZÚR. Krajský soud připustil, že navrhovatelkou zmiňovaná studie proveditelnosti VRT schválená dne 25. 1. 2022 byla odpůrci v době zpracování přezkoumávaného opatření obecné povahy známa, tento dokument však nic nezměnil na obsahu tehdy účinných ZÚR JMK, kterými byl odpůrce vázán.

[6] Krajský soud rovněž zdůraznil, že mu nepřísluší vybírat nejvhodnější variantu uspořádání vztahů v území, a dodal, že odpůrce v přezkoumávaném opatření obecné povahy dostatečně racionálně a logicky zdůvodnil, proč neakceptuje variantu navrhovatelky a ostatních podatelů námitek.

[7] Na další námitky uplatněné v návrhu ani na jejich vypořádání krajským soudem nenavazují žádné kasační námitky, není tedy zapotřebí je zde podrobněji rekapitulovat.

II.

Obsah kasační stížnosti a vyjádření odpůrce

[8] Proti rozsudku krajského soudu podala navrhovatelka (stěžovatelka) kasační stížnost. Stěžovatelka znovu poukázala na to, že dle sdělení Správy železnic ze dne 28. 2. 2022 vedení VRT koridorem RDZ05 nadále není plánováno a návrh modernizace respektuje stávající vedení tratě.

[9] Stěžovatelka zdůraznila, že nepožadovala zrušení daného železničního koridoru, ale přesun koridoru dopravní infrastruktury tak, aby vedl podél ochranného pásma VRT. Z

územního plánu je patrné, že také současná trasa obchvatu prochází koridorem TEP02 (v jeho západní části) a že územní rezervou VRT prochází také protipovodňové opatření POP04, včetně protipovodňového valu H-04. Stěžovatelka nesouhlasí se závěrem, že by jí navrhovaná trasa obchvatu narušila koridor VRT. Navrhovala, aby koridor obchvatu vedl po okraji koridoru VRT, a pouze pro případ zrušení územní rezervy byla navržena varianta umístění koridoru obchvatu podél železniční trati při respektování ochranného pásma současné železniční trati.

[10] Pokud jde o účel místní komunikace MK-33, uvedla stěžovatelka, že se má jednat o tranzitní komunikaci, která má sloužit primárně k odvedení části dopravy z přetížené ulice Lidická, nikoliv k obsluze zastavěného území Břeclavi, jak uvedl krajský soud.

[11] Stěžovatelka zopakovala, že odpůrce nezvážil ani „*nezjistil*“ žádnou alternativní variantu, při níž by nedošlo k zásahu do jejích práv a která by se dotkla plochy zemědělské namísto rekreační, resp. plochy sousedící s plochami smíšenými obytnými. Odpůrce dle stěžovatelky zvolil pro něj nejjednodušší řešení, které však nepřiměřeným způsobem zasahuje do jejího vlastnického práva, aniž by zvážil řešení jiné.

[12] Stěžovatelka dále namítá, že se krajský soud nevypořádal s její argumentací týkající se nesprávného vypořádání námitek, v nichž stěžovatelka navrhovala alternativní vedení místní komunikace MK-33 a cyklotrasy CS-81, odpůrcem. Dle stěžovatelky odpůrce její námítky nesprávně interpretoval, což vedlo k nesprávnému posouzení věci. Z tohoto důvodu považuje stěžovatelka vypořádání daných námitek v rozhodnutí o námitkách za nepřezkoumatelné stejně jako na něj navazující závěry krajského soudu.

[13] Stěžovatelka zaslala Nejvyššímu správnímu soudu dne 16. 5. 2024 podání nadepsané jako doplnění kasační stížnosti, v němž upozornila na to, že zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo dne 22. 2. 2024 aktualizaci č. 3 ZÚR JMK, kterou bylo změněno mj. rovněž vymezení koridoru pro VRT RDZ05.

[14] Odpůrce se ke kasační stížnosti nevyjádřil.

III.

Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[15] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozhodnutí krajského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou, neboť stěžovatelka byla účastnicí řízení, z něhož napadené rozhodnutí krajského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupena advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[16] Nejvyšší správní soud dále přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v mezích rozsahu kasační stížnosti a uplatněných důvodů, přičemž zkoumal, zda napadené rozhodnutí krajského soudu netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[17] Předmětem přezkumu v této věci je část změny územního plánu, konkrétně změna v ploše Z5-Padělky týkající se koridoru pro tzv. malý silniční obchvat Břeclavi, tedy spojkou

pokračování

mezi ulicemi Lidická a Stromořadní. Změnou územního plánu došlo k převedení územní rezervy pro tento záměr do návrhové plochy (viz výše). Tento koridor je trasován přímo přes pozemky stěžovatelky p. č. Xa a p. č. Xb v k. ú. B.

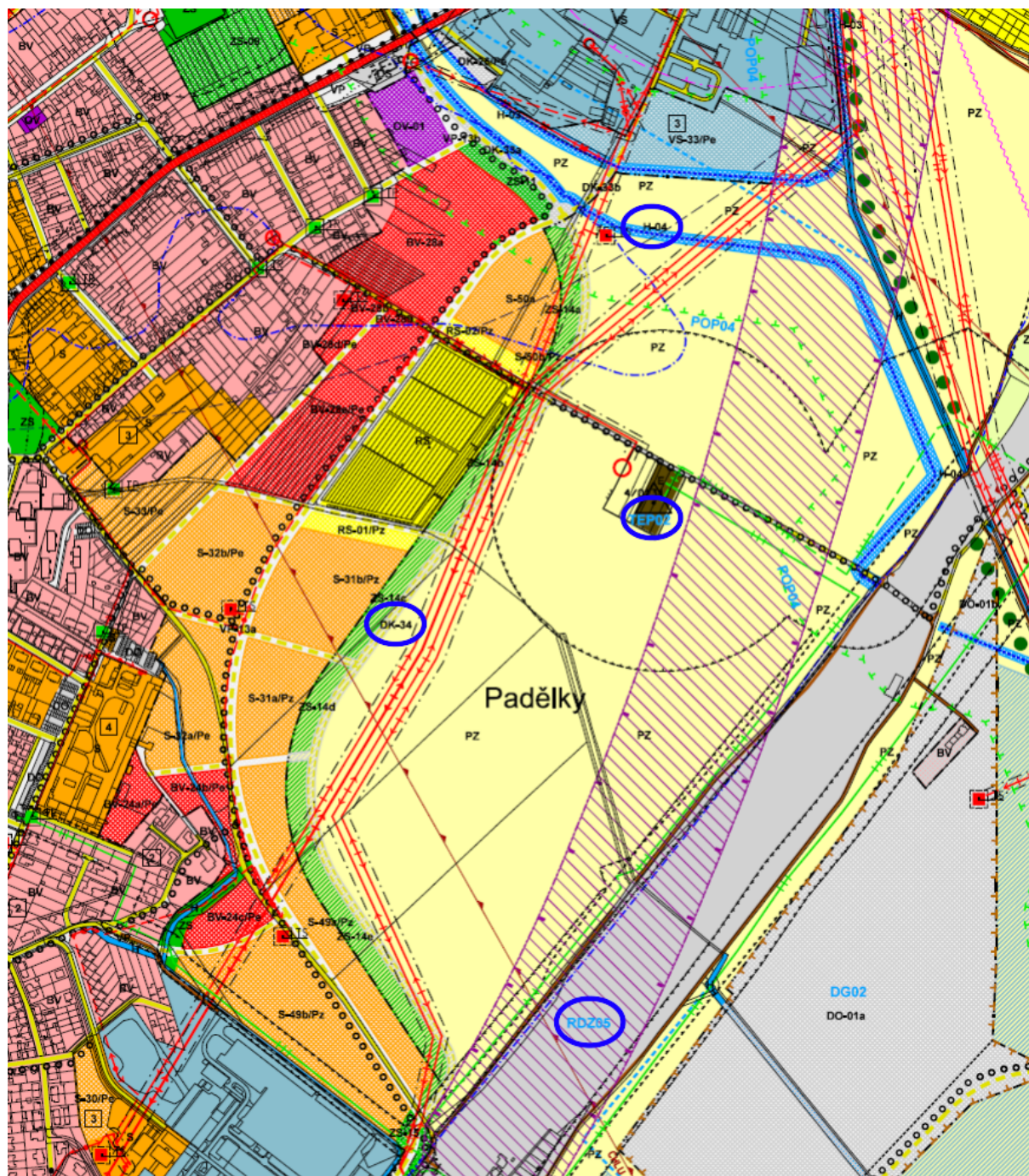
[18] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkami, v nichž stěžovatelka poukazuje na změnu trasování koridoru VRT RDZ05 v ZÚR JMK, ke které došlo aktualizací č. 3 ZÚR JMK, přičemž s ní však počítala již studie proveditelnosti schválená dne 25. 1. 2022.

[19] V této souvislosti je třeba odkázat na § 101b odst. 3 s. ř. s., podle něhož při přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.

[20] Z § 101b odst. 3 s. ř. s. je zřejmé, že k aktualizaci č. 3 ZÚR JMK nelze při posouzení projednávané věci přihlídnout, neboť k ní došlo až dne 22. 2. 2024, tedy po vydání přezkoumávaného opatření obecné povahy. Studie proveditelnosti sice byla schválena ještě před jeho vydáním, tato studie však sama o sobě není závazným podkladem pro zpracování územního plánu, resp. jeho změny. Krajský soud i odpůrce tedy postupovali správně, pokud vycházeli ze ZÚR JMK ve znění účinném v době vydání přezkoumávaného opatření obecné povahy.

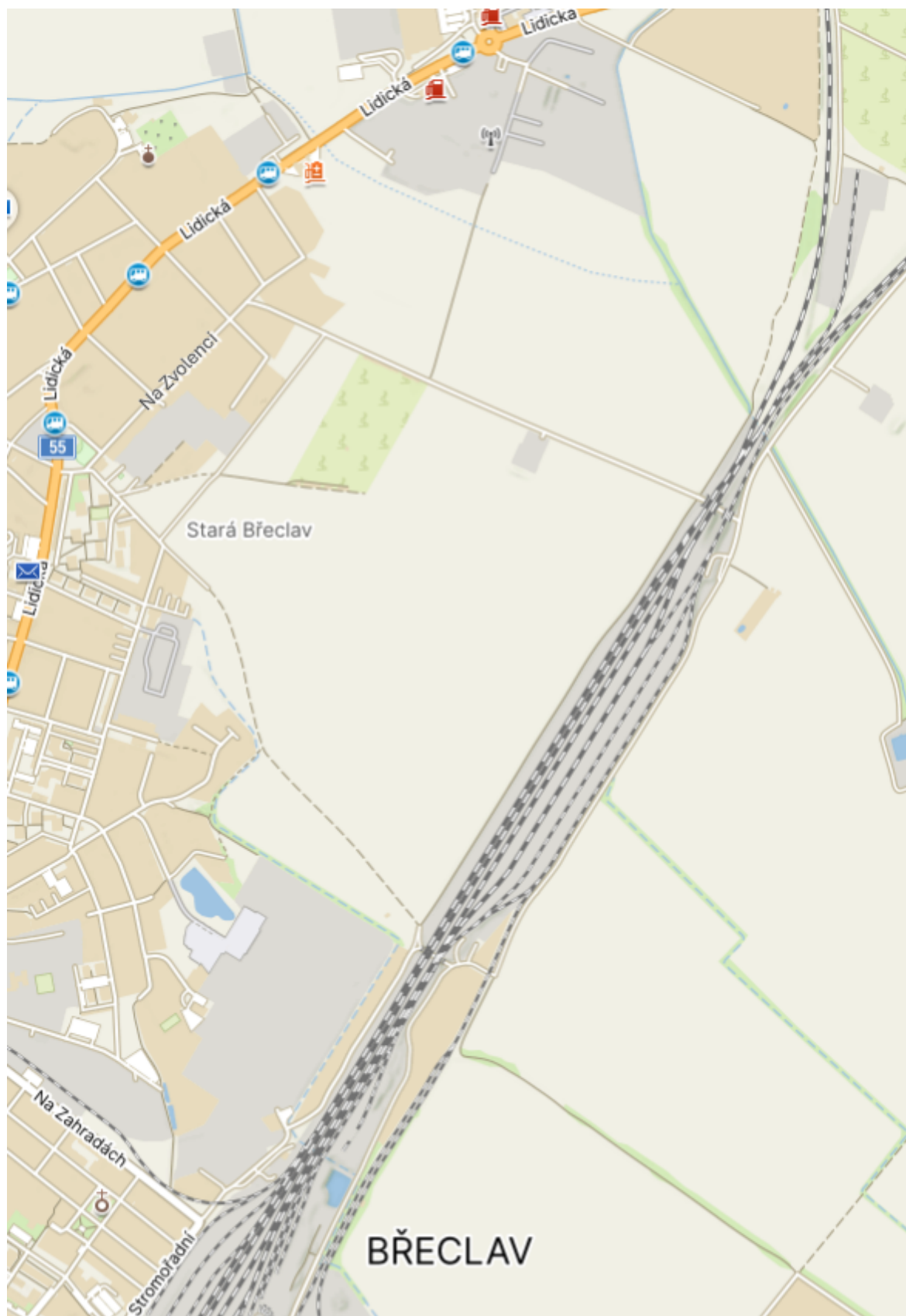
[21] Dále se Nejvyšší správní soud zabýval kasační námitkou, podle níž odpůrce nezvažil, resp. „nezjistil“ žádnou alternativní variantu trasování sporného obchvatu. Ani této námitce nemohl Nejvyšší správní soud přisvědčit.

[22] Nejvyšší správní soud pro přehlednost vkládá výřez z grafické části územního plánu odpůrce po změně provedené nyní přezkoumávaným opatřením obecné povahy (obr. 1) a výřez z mapy dané lokality dostupné na webu www.mapy.cz (obr. 2):



Obr. 1

pokračování



Obr. 2

[23] Stěžovatelka, její manžel a další osoby, které společně s nimi uplatňovaly námitky či připomínky, navrhli postupně několik alternativních variant koridoru místní komunikace MK-33 a cyklotrasy CS-81. V námitkách ze dne 17. 8. 2020 manžel stěžovatelky a další osoby navrhli jako první alternativní variantu vedení koridoru od ulice Lidická v odpůrcem navržené trase DK-33a až po cca 300 m vzdálený kruhový objezd a následně jeho odklonění směrem k „*budoucí vysokorychlostní trati*“ a podél jejího ochranného pásma ke křižovatce ulic Stromořadní a Na Zahradách. Jako druhou alternativní variantu navrhli respektování odpůrcem navrženého koridoru, avšak bez realizace kruhového objezdu, bez možnosti vjezdu z obchvatu do ulice Na Zvolenci a přilehlých rozvojových ploch bydlení a s výsadbou nepřerušovaného třicetimetrového izolačního pásu zeleně (vymezení pásu izolační zeleně v šířce cca 30 m podél celé místní komunikace bylo odpůrcem akceptováno a na základě již dřívějších připomínek byla zrušena veškerá propojení s plánovanou místní komunikací MK-33 s výjimkou právě ulice Na Zvolenci), ovšem je třeba zdůraznit, že tato druhá navržená varianta by nijak neomezila dotčení pozemků stěžovatelky posuzovaným koridorem místní komunikace MK-33 a cyklotrasy CS-81. V námitkách ze dne 20. 12. 2021 pak stěžovatelka a další osoby zopakovaly, že navrhovaly alternativní možnosti řešení koridoru, své návrhy však oproti námitkám ze dne 17. 8. 2020 zčásti modifikovaly. K první variantě uvedly, že po podání jejich první námitky byla dokončena výše zmiňovaná studie proveditelnosti, která konkretizovala vedení VRT do dvou variant, kdy primární varianta spočívá v modernizaci stávajícího vedení trati v úseku Šakvice – Břeclav bez rozšíření současných hranic drážního tělesa a sekundární variantou je souběh VRT s dálnicí D2 ve směru na Slovensko mimo železniční stanici Břeclav. Dále poukázaly na rozmístění protipovodňových opatření v dané lokalitě a navrhly v první variantě vedení obchvatu od napojení na ulici Lidickou buď souběžně nebo ve společné trase s hrází protipovodňového opatření H-04 k železniční trati a následné pokračování podél trati při respektování příslušných ochranných pásem k budoucí křižovatce s ulicí Stromořadní. Ke druhé variantě opět uvedly, že požadují zrušení propojení obchvatu s ulicí Na Zvolenci a účelovou komunikací vedoucí z této ulice k podjezdu pod železniční tratí a rovněž realizaci třicetimetrového izolačního pásu zeleně s terénní modelací doplněnou o protihlukovou stěnu.

[24] Na str. 129 odůvodnění přezkoumávaného opatření obecné povahy odpůrce v rámci vypořádání námitek podaných dne 20. 12. 2021, jež je součástí rozhodnutí o námitkách, uvedl, že předestřenému návrhu alternativní trasy obchvatu nevyhověl. Svůj závěr odůvodnil tím, že by tato trasa obchvatu dvakrát křížila územní rezervu pro koridor VRT RDZ05 a zasahovala by do koridorů vysokotlakých plynovodů u podzemního zásobníku plynu TEP02 vymezeného v ZÚR JMK. Dodal, že jím zvolené řešení bylo vybráno tak, aby co možná nejvíce respektovalo limity území, a přitom ještě rozumně vedlo ke stanovenému cíli, jímž je propojení ulic Stromořadní a Lidická. Dále odpůrce uvedl, že druhému návrhu podatelů požadujícímu zrušení propojení tzv. malého silničního obchvatu s ulicí Na Zvolenci a účelovou komunikací vedoucí z ulice Na Zvolenci směrem k podjezdu pod železniční tratí rovněž nevyhověl. V dané souvislosti uvedl, že řešení daného obchvatu bylo při projednávání přezkoumávaného opatření obecné povahy několikrát upravováno, přičemž v aktuální verzi je ulice Na Zvolenci na obchvat napojena prostřednictvím plochy VP-13b, která je obsažena již v původním územním plánu, a stávající komunikací vedenou zejména po pozemku p. č. Xc, který je ve vlastnictví odpůrce. Jak již bylo konstatováno, ostatní navrhovaná propojení dané lokality s plánovaným obchvatem byla na základě

pokračování

dřívějších požadavků zrušena. Odpůrce dodal, že napojením plánované komunikace MK-33 na stávající komunikaci na pozemku p. č. Xc vznikne křižovatka, kterou bude možné na plánovanou komunikaci odvést také právě dopravu směřující od podjezdu železniční trati, čímž se dopravní zatížení ulice Na Zvolenci naopak sníží.

[25] Z výše uvedeného je zřejmé, že odpůrce se alternativní možností vedení dopravní spojky ulic Lidická a Stromořadní (jinou trasu navrhuje pouze první popsána varianta) zabýval a v odůvodnění přezkoumávaného opatření obecné povahy vysvětlil, proč tomuto návrhu nevyhověl a koridor pro daný záměr vymezil tak, jak je uvedeno v opatření obecné povahy. Stěžovatelce tedy nelze přisvědčit, tvrdí-li, že odpůrce alternativní možnosti umístění daného koridoru vůbec nezvažil, resp. je „nezjistil“. Nesouhlas stěžovatelky se závěry odpůrce na uvedeném nic nemění.

[26] Nejvyššímu správnímu soudu není zřejmé, v jakém ohledu dle stěžovatelčina názoru krajský soud nesprávně interpretoval její námitky týkající se způsobu, jímž se odpůrce vypořádal s předestřenou alternativou vedení koridoru místní komunikace MK-33 a cyklotrasy CS-81, ani v čem konkrétně spatřuje nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu. Nejvyšší správní soud tedy se stručností odpovídající míře obecnosti dané kasační námitky poukazuje na body 35 až 39 odůvodnění rozsudku krajského soudu, v nichž krajský soud podrobně popsal, jakým způsobem se odpůrce vypořádal s jednotlivými námitkami uplatněnými stěžovatelkou a jejím manželem, a vysvětlil, proč toto vypořádání považuje za dostačující. Takto pojaté vypořádání daných námitek považuje Nejvyšší správní soud za plně přezkoumatelné. Stěžovatelka proti daným závěrům krajského soudu v kasační stížnosti neuplatnila žádnou konkrétní polemiku a pouhý obecný nesouhlas se závěrem krajského soudu nelze považovat za řádně uplatněnou kasační námitku.

[27] Nejvyšší správní soud shledal uvedené závěry odpůrce a na ně navazující závěry krajského soudu nejen řádně odůvodněnými a tedy přezkoumatelnými, ale rovněž správnými.

[28] Poukazuje-li stěžovatelka v kasační stížnosti na to, že nepožadovala zrušení koridoru VRT, nýbrž přesun koridoru obchvatu tak, aby vedl podél ochranného pásma VRT, je především třeba uvést, že odpůrce ani krajský soud nevycházeli z toho, že by snad stěžovatelka navrhovala zrušení koridoru VRT, které by v daném řízení ani nebylo možné, neboť jde o koridor vymezený v ZÚR JMK, tedy v nadřazené územně plánovací dokumentaci.

[29] Uvádí-li stěžovatelka, že vedení koridoru obchvatu podél stávající železniční trati navrhovala pouze pro případ zrušení územní rezervy pro VRT (koridoru RDZ05) a primárně navrhovala vést obchvat po okraji tohoto koridoru, je třeba upozornit, že v námitkách ze dne 20. 12. 2021 nejprve poukázala na studii proveditelnosti, která počítá s umístěním VRT do koridoru stávající železniční trati nebo souběžně s dálnicí D2 mimo železniční stanici Břeclav, a následně navrhla vedení obchvatu souběžně nebo ve společné trase s koridorem protipovodňového opatření H-04 k železniční trati a dále podél této trati. Z této formulace námitek je patrné, že stěžovatelka původně navrženou alternativu, dle níž měl obchvat vést podél koridoru RDZ05 (a tedy by tento koridor skutečně nekřížil), v reakci na studii proveditelnosti modifikovala tak, že navrhla, aby koridor pro obchvat vedl

souběžně s koridorem H-04 (nebo společně s ním) až k ochrannému pásmu stávající železniční trati a následně souběžně s ní k ulici Stromořadí. Takto umístěný koridor by ovšem skutečně dvakrát křížil koridor RDZ05. Vzhledem k tomu, že tento koridor byl vymezen v ZÚR JMK účinných v době vydání přezkoumávaného opatření obecné povahy, nemohl ho odpůrce pominout s odkazem na studii proveditelnosti. Odpůrce tedy vyhodnotil danou námitku správně.

[30] Současně lze dodat, že křížení stěžovatelkou navržené trasy koridoru obchvatu s koridorem RDZ05 bylo pouze jedním z důvodů, proč tuto alternativu odpůrce odmítl. Druhým důvodem nevyhovění dané námitce bylo to, že by takto umístěný koridor procházel koridorem vysokotlakých plynovodů u podzemního zásobníku plynu TEP02. Také tento závěr odpůrce je správný. Pokud by navíc koridor obchvatu vedl podél koridoru RDZ05, jak bylo navrhováno v námitkách ze dne 17. 8. 2020, a nikoliv podél stávající železniční trati, pak by procházel přímo středem zmiňovaného plynovodního koridoru. Nejvyšší správní soud připouští, že také dle přezkoumávaného opatření obecné povahy prochází koridor obchvatu zmiňovaným koridorem vysokotlakých plynovodů. V tomto případě je ovšem veden pouze okrajem daného koridoru, který se rozkládá od okraje zastavitelného území Břeclavi až po stávající železniční trať, a při vedení obchvatu se mu tedy není možné vyhnout. Odpůrce zjevně volil umístění koridoru obchvatu tak, aby do plynovodního koridoru zasáhl v nejmenší možné míře.

[31] Skutečnost, že do koridoru RDZ05 zasahují rovněž protipovodňová opatření (případně další plochy či koridory), není pro posouzení projednávané věci relevantní. V posuzovaném případě je předmětem sporu vymezení koridoru DK-33a a DK-34.

[32] Ke kasační námitce, kterou stěžovatelka rozporuje dílčí závěr krajského soudu týkající se účelu plánovaných komunikací MK-33 a CS-81, je třeba uvést, že stěžovatelka závěr krajského soudu poněkud vytrhuje z kontextu. Krajský soud stejně jako odpůrce vyšel z toho, že účelem daného záměru má být především odvedení části dopravy z příjezdové ulice Lidická procházející centrem Břeclavi (byť tranzitní doprava bude v plném rozsahu z centra města odvedena až realizací „velkého“ obchvatu, jak s ním rovněž počítá územní plán, tedy připravovanou přeložkou silnic č. I/55 a č. I/40), a to právě zejména doprava směřující ke stávající i budoucí zástavbě ve východní části města (viz bod 42 odůvodnění rozsudku krajského soudu), daná místní komunikace tedy bude zároveň sloužit k dopravní obslužnosti této zástavby, jak krajský soud v bodě 36 svého rozsudku zmínil. V případě cyklostezky CS-81 není o racionalitě jejího umístění do blízkosti zastavěné, resp. zastavitelné části města pochyb. Ani této dílčí kasační námitce tedy Nejvyšší správní soud nepřisvědčil.

IV.

Závěr a náklady řízení

[33] Nejvyšší správní soud neshledal kasační stížnost důvodnou, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zamítl.

[34] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti Nejvyšší správní soud rozhodl podle § 60 odst. 1 věty první za použití § 120 s. ř. s. Odpůrce měl ve věci úspěch, náleželo by mu tedy vůči neúspěšné stěžovatelce právo na náhradu nákladů, které v řízení důvodně

pokračování

vynaložil. Odpůrci však v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nevznikly, proto mu soud náhradu nákladů nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 3. února 2025

JUDr. Jakub Camrda
předseda senátu