ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Michala Mazance a soudců JUDr. Jana Passera a Mgr. Davida Hipšra, v právní věci navrhovatelů: **a) Obec Radkov**, se sídlem Radkov 4, 571 01 Moravská Třebová, **b) Obec Bezděčí u Trnávky**, se sídlem Bezděčí u Trnávky 19, 569 43 Jevíčko, **c) V. K.**, všech zastoupených Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem se sídlem v Táboře, Příběnická 1908, proti odpůrci: **Pardubický kraj**, se sídlem Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice, o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Pardubického kraje, schválených usnesením zastupitelstva Pardubického kraje č. Z/170/10 ze dne 29. 4. 2010,

takto:

I. Návrh na zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Pardubického kraje, schválených usnesením zastupitelstva Pardubického kraje č. Z/170/10 ze dne 29. 4. 2010, v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 7.1. opatření obecné povahy jako stavba číslo D02 s označením „rychlostní silnice R43 se všemi jejími objekty a souvisejícími stavbami včetně mimoúrovňových křižovatek a napojení na stávající silniční síť – hranici kraje – R35.“, **se zamítá**.

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

Odůvodnění:

I.1

[1] Návrhem ze dne 2. 8. 2010, doručeným Nejvyššímu správnímu soudu téhož dne, se navrhovatelé domáhali zrušení části opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Pardubického kraje, schválených usnesením zastupitelstva Pardubického kraje č. Z/170/10 ze dne 29. 4. 2010 (dále také „ZÚR“), a to v rozsahu týkajícím se části koridoru rychlostní komunikace R43.

I.2

(Aktivní legitimace)

[2] Obec Radkov odvozovala svou aktivní legitimaci od skutečnosti, že je obcí, v jejímž obvodu je umístěn plánovaný koridor rychlostní komunikace R43. Případnou výstavbou R43 ve schváleném koridoru by byla obec zasažena zvýšením imisí znečišťujících látek do ovzduší (zde zhoršeném častým výskytem inverzí a tím, že obec leží pod tělesem plánované komunikace), zvýšením hluku nad rámec limitů stanovených právními předpisy a také výrazným narušením krajinného rázu. Na území obce by uskutečněním opatření obecné povahy došlo ke kumulaci vlivů, a to s ohledem na zamýšlené umístění plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe. Napadenými ZÚR by bylo dále narušeno právo a povinnost obce pečovat o rozvoj svého územního obvodu. Umístění R43 ve schváleném koridoru by také bránilo obci pečovat o vytváření podmínek pro ochranu zdraví, bydlení a životního prostředí. Opatření obecné povahy omezuje rovněž možnost využití potenciálu relativně nedotčené krajiny jako důležitého prvku pro rozvoj obce v oblasti turistického ruchu. Navrhovatel a) poté uzavřel, že opatření obecné povahy zasahuje do práva obce na samosprávu, vlastnického práva, práva na zdraví a příznivé životní prostředí.

[3] Obec Bezděčí u Trnávky v souvislosti s aktivní legitimací uvedla, že její územní obvod sousedí s územím, ve kterém je schválen koridor R43. Stavbou v koridoru dojde ke zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší, zvýšení hluku a narušení krajinného rázu. Přes území obce pak povedou trasy napojující R43 na ostatní silniční síť a na území obce bude umístěna mimoúrovňová křižovatka. Shodně s navrhovatelem a) uvedla, že by napadenými ZÚR bylo zasaženo i její právo a povinnost pečovat o rozvoj svého územního obvodu a o vytváření podmínek pro ochranu zdraví, bydlení a životního prostředí.

[4] V. K. je vlastníkem nemovitostí, které jsou přímo zasaženy koridorem R43. Pozemky vedené ve zjednodušené evidenci pod p. č. 102, 127, 211/2, 211/4, 251/9, 251/13, 252/25, 256/5 na k. ú. P. u M. nejsou zaměřeny, nacházejí se však v prostoru mezi obcí P. a usedlostí S. Navrhovatel bydlí v P. čp. 14, části obce M., a je spoluvlastníkem této budovy na stavební parcele č. 9. Zamýšlený koridor je umístěn tak, že se svým západním okrajem P. dotýká. Umístěním koridoru R43 přes pozemky navrhovatele c) a v těsné blízkosti domu, ve kterém bydlí, by došlo k zásahu do práva na ochranu zdraví, do vlastnického práva a práva na příznivé životní prostředí.

I.3
(Důvody návrhu)

[5] Navrhovatelé shodně namítali, že schválení ZÚR, konkrétně stanovení koridoru rychlostní komunikace R43, znamenalo zásah do jejich ústavně a zákonem zaručených práv. Tvrdili dále, že napadené opatření obecné povahy není v souladu s právními předpisy a nebylo vydáno zákonným způsobem. Své námitky soustředili do šesti bodů (I.3.A. až I.3.F).

I.3.A
(Rozpor s politikou územního rozvoje)

[6] Především tvrdí, že politika územního rozvoje, schválená usnesením vlády č. 929 ze dne 20. 7. 2009, o Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen „Politika 2008“), uložila pro nižší úrovně územního plánování povinnost prověřit dvě možná vedení rychlostní silnice R43, resp. jejího napojení na R 35. Teprve na základě tohoto prověření může být do ZÚR zanesena vhodnější varianta vedení koridoru R43.

[7] Namítali, že se sice odpůrce v odůvodnění ZÚR vztahem k Politice 2008 rozvoje zabýval, učinil však závěry, které jsou v rozporu s právními předpisy.

[8] Politika 2008 předpokládá dvě varianty napojení R43 na R35. Odpůrce proto nebyl oprávněn podle § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) převzít koridor z Územního plánu VÚC Pardubického kraje (ÚP VÚC PK). Pokud však Politika 2008 předpokládá dvě varianty, není splněna podmínka aktuálnosti záměru, který má být převzat z Územního plánu VÚC PK do ZÚR.

[9] Navrhovatelé dále upozornili na Koncepci rozvoje dopravních sítí, kterou schválila vláda usnesením č. 741 z 21. 7. 1999, podle níž o vedení koridoru R43 Brno-Svitavy vláda definitivně rozhodne až po schválení ÚP VÚC Brněnské aglomerace. Z toho dle navrhovatelů vyplývá, že „*i předchozí koncepční materiál počítal s tím, že rozhodujícím faktorem pro výběr koridoru R43 bude územně plánovací dokumentace schvalovaná na úrovni krajů. Ke schválení ÚP VÚC Brněnské aglomerace ovšem nikdy nedošlo.*“

[10] Podle navrhovatelů je nutné provést výběr varianty koridoru R43 v rámci ZÚR, protože současný postup odpůrce fakticky znemožňuje a podstatně ztěžuje realizaci varianty napojení R43 na R35 u Svitav, protože tato varianta není jinak územně chráněna a může v ní docházet k libovolné zástavbě, což by následné porovnání variant zkomplikovalo. Pokud je v ZÚR uvedena pouze jediná trasa R43, jsou následně obce povinny přenést tento koridor do svých územních plánů, a investorovi tím vzniká oprávnění požádat o územní rozhodnutí na tomto území.

[11] Navrhovatelé uzavřeli, že odpůrce měl v souladu s povinnostmi vyplývajícími ze stavebního zákona a z Politiky 2008 zpracovat, plnohodnotně posoudit a následně vybrat ze dvou možných variant vedení R43, obsažených v této politice územního rozvoje.

I.3.B
(Neposouzení vlivů na životní prostředí)

[12] Navrhovatelé dále namítali, že odpůrce nebyl s ohledem na novou závaznou politiku územního rozvoje – Politiku 2008 - oprávněn použít § 187 odst. 2 stavebního zákona.[1]

---

[1] „*Krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující*

[13] Územní plán VÚC není již možné považovat za aktuální; odpůrce byl proto povinen znovu posoudit koridor R43, a pokud tak neučinil, postupoval v rozporu s § 36 odst. 1 stavebního zákona[2] a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

[14] Protože odpůrce neposoudil z hlediska vlivů na životní prostředí části ZÚR převzaté z Územního plánu VÚC Pardubického kraje a podstatné infrastrukturní projekty nezahrnul do zprávy (dokumentace), postupoval v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí.

[15] Navrhovatelé vzhledem k výše uvedeným závěrům považují za nezákonné posouzení vlivu ZÚR na trvale udržitelný rozvoj a životní prostředí, protože v jeho rámci mělo dojít ke zhodnocení obou variant koridorů R43 předpokládaných Politikou 2008.

[16] Podle navrhovatelů *„je také v posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí na str. 69 mylně uvedeno, že schválený koridor R43 je v souladu s dokumentací EIA na záměr Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka-Staré Město. Jak však vyplývá z informačního systému EIA, dokumentace k tomuto záměru byla vrácena k dopracování, protože nevyhodnotila možnosti jiného směrování trasy R43 dle návrhů uvedených ve vyjádřeních k dokumentaci. viz. přípis Ministerstva životního prostředí sp. zn. 72218/ENV/08 ze dne 6. 10. 2008. Ve vyjádřeních k dokumentaci však dotčená veřejnost výslovně požadovala porovnání variant R43, resp. žádala vedení koridoru a napojení R43 na R35 u Svitav*“.

[17] Navrhovatelé dále upozornili na skutečnost, že vedení koridoru R43 bylo z hlediska vlivů na životní prostředí strategicky posouzeno při posuzování Koncepce rozvoje dopravních sítí na životní prostředí. Výsledkem tohoto posouzení je stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 24. 6. 1999, čj. M/11862/1137/700/1412/OPVŽP/99. Ke strategickému posouzení variant R43 na úrovni územních plánů velkých územních celků, resp. zásad územního rozvoje dosud

---

uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány. Územní plán velkého územního celku a právní předpis, kterým byla vyhlášena jeho závazná část, pozbývá platnosti dnem nabytí účinnosti zásad územního rozvoje pro území těmito zásadami řešené.“.

[2] *„Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití (dále jen "územní rezerva"). Součástí zásad územního rozvoje je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíšou a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.“.*

nedošlo. Výsledky posouzení Koncepce rozvoje dopravních sítí jsou tak platné a zpracovatelé ZÚR neměli postupovat v rozporu s nimi. Pokud se tedy odpůrce nevypořádal se stanoviskem ke Koncepci dopravních sítí, postupoval v rozporu s § 10i odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, § 173 odst. 1 správního řádu (tedy, že opatření obecné povahy musí obsahovat odůvodnění) a čl. 8 a 9 směrnice 2001/42/ES, které požadují, aby informace z posouzení vlivů koncepce na životní prostředí byly vzaty v úvahu při rozhodování.

[18] Navrhovatelé dále namítali, že se odpůrce také nezabýval vzájemnými souvislostmi záměru koridoru R43 a plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe.

I.3.C
(Varianty a zásady subsidiarity a minimalizace zásahů)

[19] Navrhovatelé odkázali ve svém návrhu na zrušení části opatření obecné povahy na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009 - 120, na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 10. 2009, sp. zn. 6 Ao 3/2009, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 9. 2008, sp. zn. 9 Ao 1/2008. Vycházeli ze závěrů vyplývajících z těchto rozhodnutí a uvedli, že u koridoru R43 existuje reálná varianta řešení, kterou odpůrce nesrovnal s řešením uvedeným v ZÚR. Tímto postupem odpůrce znemožnil ověření, zda byla dodržena zásada subsidiarity a minimalizace zásahů do práv. Napadené ZÚR jsou proto nepřezkoumatelné.

[20] Postup odpůrce dále brání zhodnocení, zda jsou ZÚR v souladu s požadavky stavebního zákona, které se týkají cílů územního plánování. Bez porovnání variant je tedy obtížné zjistit, zda zvolené řešení vytváří předpoklady pro trvale udržitelný rozvoj území, zajišťuje předpoklady pro dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území a zda chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty.

I.3.D
(Rozpor se stanoviskem Ministerstva životního prostředí)

[21] Stanoviskem ze dne 22. 12. 2008, sp. zn. 93868/ENV/08, vyslovilo Ministerstvo životního prostředí nesouhlas s koridorem R43 ve směru na Moravskou Třebovou. V odůvodnění ZÚR je však uvedeno, že mezi odpůrcem a Ministerstvem životního prostředí došlo 29. 5. 2009 k dohodě v rámci vypořádání připomínek. Navrhovatelé se domnívají, že vyjádření Ministerstva životního prostředí znamená podmíněný souhlas s koridorem R43 směrem na Moravskou Třebovou pro případ, že by takové řešení obsahovala politika územního rozvoje. Protože však v Politice 2008 ke změně trasy R43 nedošlo, je schválená podoba ZÚR v rozporu se stanoviskem dotčeného orgánu.

I.3.E
(Mimoúrovňové křižovatky)

[22] Navrhovatelé brojí v návrhu proti tomu, že ZÚR neobsahují mimoúrovňové křižovatky a odpůrce tyto součásti R43 neposoudil. Mimoúrovňové křižovatky jsou

obsaženy pouze v grafické části odůvodnění ZÚR, nikoli v grafické části samotných ZÚR. Obsah ZÚR je v rozporu s jeho odůvodněním a je proto neurčitý a pro zmatečnost nepřezkoumatelný. Mimoúrovňové křižovatky lze považovat podle navrhovatelů za stavby nadmístního významu, jejichž umístění je z hlediska dopadu na životní prostředí a posouzení vlivů velmi důležité.

I.3.F
(Zemědělský půdní fond)

[23] Navrhovatelé dále namítají, že koridor R43 ve směru na Moravskou Třebovou byl schválen, aniž by odpůrce zhodnotil varianty možných řešení z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem stanovených obecných zájmů, což je v rozporu s § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu[3]. V ZÚR nedošlo ke srovnání jednotlivých variant koridoru R43, odpůrce provedl vyhodnocení vlivů koridoru R43 na zemědělský půdní fond pouze směrem na Moravskou Třebovou. Tím, že nebyly posouzeny všechny varianty vedení R43, došlo dle navrhovatelů k zásahu do jejich práva na příznivé životní prostředí.

II.
Vyjádření odpůrce

[24] Odpůrce ve vyjádření k návrhu ze dne 13. 8. 2010 žádal, aby Nejvyšší správní soud návrh na zrušení části opatření obecné povahy z důvodu nedostatku aktivní legitimace navrhovatelů odmítl jako nepřípustný podle § 46 odst. 1 písm. c) s. ř. s. V případě, že by však v otázce aktivní legitimace dospěl Nejvyšší správní soud k opačnému závěru, navrhoval zamítnutí návrhu. Podrobněji k tomu uvedl:

II.1
(K podmínkám řízení a aktivní legitimaci navrhovatelů)

[25] K nedostatku aktivní legitimace argumentoval tím, že již v letech 2002 až 2006 probíhal proces pořizování ÚP VÚC PK. Obě obce neuplatnily podněty k návrhu zadání, námitky ke konceptu s variantním řešením ani k návrhu samotnému. Již v roce 2007 projednal odpůrce návrh zadání ZÚR s dotčenými orgány, obcemi a kraji. Následovalo společné jednání odpůrce s dotčenými orgány o návrhu zadání, vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj, veřejné projednání Zprávy o uplatňování ZÚR s obcemi Pardubického kraje. Navrhovatelé však nepodali námitky či připomínky, ani se nezúčastnili veřejného projednání.

---

[3] *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany, navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením“.*

[26] Obec Bezděčí u Trnávky není podle odpůrce dotčena koridorem R43 uvedeným v ZÚR. Podle dokumentace EIA (Environmental Impact Assessment, posouzení vlivů na životní prostředí) se jí dotýkají pouze dvě přeložky silnic III. třídy, které nejsou v ZÚR obsaženy. Navrhovaný koridor R43 nezasahuje katastrální území obce, negativní vliv na životní prostředí a zátěž není proto podle odpůrce relevantně doložena. Naopak z interního sdělení Ministerstva životního prostředí ze dne 4. 1. 2007, čj. 3756/740/06/RH, ve věci „*Posuzování vlivů na ŽP podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění - vyjádření k oznámení o vlivech záměru Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka-Staré Město-zahájení zjišťovacího řízení*“ vyplývá, že v souvislosti se stavbou rychlostní silnice R43 ve směru na Moravskou Třebovou lze očekávat mírný pokles a přesun maximálních hodnot imisních koncentrací znečišťujících látek do prostoru mimo soustředěné osídlení. Pokud navrhovatelé tvrdí zásah do práv a povinností obce pečovat o rozvoj svého územního obvodu, měli tak učinit už v procesu pořizování ZÚR.

[27] Odpůrce dále uvedl, že také obec Radkov zakládá svou legitimitu mimo jiné na tom, že případnou stavbou R43 dojde ke zvýšení imisí znečišťujících látek. S tímto závěrem odpůrce nesouhlasí ze shodných důvodů jako [26]. Navrhovatel měl práva svých občanů hájit v průběhu pořizování ZÚR. Kromě toho obec v současné době pořizuje územní plán. Jeho zadání, které obsahuje požadavek na respektování trasy koridoru R43, schválilo 20. 2. 2009 zastupitelstvo obce. Také ze zápisu o průběhu veřejného projednání upraveného a posouzeného návrhu územního plánu této obce ze dne 31. 5. 2010 vyplývá, že nebyly podány žádné námitky ani připomínky k zadání územního plánu. Proto starosta obce zřejmě za této situace nejedná v zájmu občanů; jeho jednání je v rozporu s usnesením zastupitelstva, které schválilo zadání územního plánu s uvedeným koridorem R43, a ani občané obce nevznesli proti tomuto záměru připomínky či námitky.

[28] Odpůrce také nesouhlasí s procesní legitimací V. K. Pozemky, na které odkazuje, nejsou dosud zaměřeny a navrhovatel nepředložil žádný doklad o jejich poloze. Navrhovatel je vlastníkem nemovitosti, která se nachází 150 metrů od hranice plánovaného koridoru R43. Navrhovatel tvrdí, že bude případnou stavbou koridoru R43 dotčeno jeho vlastnické právo, neuvádí však konkrétně, v čem toto dotčení spatřuje, ani jej nijak relevantně nedoložil. V otázce zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší odkázal odpůrce na argumentaci již uvedenou [26].

[29] Odpůrce uzavřel, že by Nejvyšší správní soud měl návrh podle § 46 odst. 1 písm. c) s. ř. s. jako nepřípustný odmítnout.

II.2
(K důvodům návrhu)

[30] Odpůrce se pro případ, že by Nejvyšší správní soud považoval navrhovatele za aktivně legitimované k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, zabýval jeho jednotlivými námitkami věcně:

II.2.A

(K námitce rozporu s politikou územního rozvoje)

[31] Odpůrce zdůraznil, že výraz „*Svitavy*“ byl do Politiky 2008 doplněn až po jejím veřejnoprávním projednání, odpůrce se proto k němu nemohl vyjádřit. Z tohoto důvodu nebyl záměr koridoru R43 směrem na Svitavy součástí posouzení SEA (Strategic Environmental Assessment, posuzování koncepcí) v Politice 2008 a není uveden ani v grafické části „Schéma 5 Doprava silniční“, která je nedílnou součástí této Politiky. Úkol ve čl. 121 Politiky 2008 je formulován jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, nikoli jako úkoly pro územní plánování, jak je tomu u jiných článků. Nejedná se proto o variantní řešení, ale o prověření možností, které nebylo promítnuto ani do příslušného mapového listu Politiky územního rozvoje 2008 – který nadále uvádí trasu R43 směrem na Moravskou Třebovou.

[32] Odpůrce se proto domnívá, že řešení obsažené v ZÚR není v rozporu Politikou 2008, protože ZÚR pouze zpřesňují republikové úkoly. Pro Pardubický kraj je optimálním řešením vedení R43 přes Moravskou Třebovou. Tato možnost byla prověřena i ve variantách Územního plánu VÚC Pardubického kraje. Jiné vhodnější řešení vedení koridoru R43 není v současné době k dispozici. Protože dle stavebního zákona od 1. 1. 2012 pozbývají platnosti územní plány VÚC[4], nebyl odpůrce oprávněn vyčkat, až Ministerstvo dopravy vyřeší úkol stanovený Politikou 2008, tedy prověřit proveditelnost rozvojového záměru - vedení koridoru R43.

[33] Odpůrce tvrdí, že výše zmiňované prověření reálnosti rozvojového záměru je v kompetenci Ministerstva dopravy, protože samostatným posuzováním více variant pouze Pardubickým a Jihomoravským krajem by nebyla zajištěna návaznost na sousední území, protože každý z krajů by mohl preferovat odlišnou variantu. Při samostatném řešení úkolů jednotlivými kraji by bylo nutné v ZÚR ponechat řešení několika variant pouze v úrovni územní rezervy, protože ZÚR musí být „*invariantní*“. Čl. 121 Politiky 2008 ukládá úkol Ministerstvu dopravy a do doby jeho splnění nelze řešení vymáhat po jednotlivých krajích – a není tedy dán důvod pro zrušení existujícího řešení.

[34] Odpůrce v kapitole 1. 2. 3. odst. b) textové části odůvodnění ZÚR uvedl, že „*v případě, že po prověření proveditelnosti záměru dojde ke změně, budou na základě aktualizace politiky územního rozvoje aktualizovány i zásady územního rozvoje Pardubického kraje*“. Bude-li tedy prokázáno, že je vedení R43 přes Svitavy reálné, odpůrce změnu koridoru prověří a bude řešit při další aktualizaci ZÚR. V současné době Ministerstvo dopravy jako nositel úkolu uložilo Ředitelství silnic a dálnic prověřit i variantu koridoru na Svitavy.

[35] Dále odpůrce namítal, že usnesení vlády č. 741 z 21. 7. 1999, na které navrhovatelé odkazují, bylo odvoláno usnesením vlády č. 989 z 20. 7. 2005 a přijetím politiky územního rozvoje ČR 2006 - usnesení vlády č. 561 z 17. 5. 2006 (dále jen Politika 2006). Koridor R43 vedoucí na Moravskou Třebovou byl potvrzen dvěmi usneseními vlády,

---

[4] *Není to náhodou 2012? SZ nabyl účinnosti 1. 1. 2007, § 187 odst. 3 říká, že uplynutím 5 let od účinnosti pozbývají platnosti územní plány...*

schválením ÚP VÚC PK včetně SEA a schválením zadání ZÚR. Na základě těchto podkladů převzal odpůrce koridor R43 bez věcné změny do ZÚR.

II.2.B
(K námitce týkající se neposouzení vlivů na životní prostředí)

[36] Odpůrce namítl, že v době projednání zadání a návrhu ZÚR nevyplýval z Politiky 2006 ani z rozpracované Politiky 2008 požadavek na řešení koridoru R43 směrem na Svitavy. V souladu s § 187 odst. 2 stavebního zákona prověřil odpůrce ÚP VÚC PK z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Tyto záměry následně převzal beze změn do návrhu ZÚR projednaných s dotčenými orgány.

[37] Z Politiky 2008, schválené vládou 20. 7. 2009, nevyplývají dvě varianty řešení koridoru R43, ale úkol na prověření možnosti koridoru ve směru na Svitavy. Tento úkol byl uložen Ministerstvu dopravy.

[38] Odpůrce zásadně nesouhlasí s tvrzením navrhovatelů, že ZÚR jsou v rozporu se směrnicí 2001/42/ES, protože záměr byl odpovídajícím způsobem posouzen v konceptu ÚP VÚC PK. Odpůrce v jeho rámci řešil koridor R43 ve více variantách *(pozn. soudu: jde o varianty uvnitř koridoru na Moravskou Třebovou)*, přičemž jedna z nich obsahovala také alternativní řešení. Variantní řešení bylo součástí Posouzení vlivů rozvojové koncepce na životní prostředí. Dne 1. 8. 2003 vydalo Ministerstvo životního prostředí stanovisko k hodnocení vlivů.

[39] Ministerstvo životního prostředí také v souvislosti s Vyhodnocením vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území vydalo souhlasné stanovisko ze dne 13. 1. 2010, jehož obsahem jsou podmínky, které se však netýkají koridoru R43.

[40] Ke strategickému posouzení Koncepce dopravních sítí odpůrce uvedl, že z platného usnesení vlády k Návrhu rozvoje dopravních sítí ČR nevyplývají pro rychlostní silnici R43 na území Pardubického kraje žádné požadavky a omezení.

[41] Vláda usnesením č. 929 z 20. 7. 2009 uložila Ministerstvu pro místní rozvoj zachovávat a uplatňovat spolu s ministry životního prostředí a dopravy ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe do rozhodnutí vlády o dalším postupu a předložit vládě do 31. 12. 2009 návrh způsobu další ochrany. Na základě požadavků Ministerstva pro místní rozvoj a dopravy je tento koridor v ZÚR sledován jako územní rezerva. Vzhledem k této skutečnosti nemůže dojít k negativnímu vlivu na životní prostředí ani na území Natura 2000; územní rezerva nemění stávající stav, pouze omezuje jeho změny.

II.2.C
(K variantám a zásadám subsidiarity a minimalizace zásahů)

[42] Několik variant řešení koridoru R43 bylo součástí konceptu ÚP VÚC PK. Odpůrce uvedl, že ZÚR pouze koncepčně vymezují koridor. Cílem projednání variant

byla snaha minimalizovat zásahy do území. Výsledné řešení koridoru projednal odpůrce s dotčenými orgány a s veřejností. V souladu s § 187 odst. 2 stavebního zákona prověřil odpůrce variantu R43, uvedenou v ÚP VÚC PK z hlediska aktuálnosti záměru a poté tento koridor převzal do ZÚR. V současné době zadalo Ministerstvo dopravy Ředitelství silnic a dálnic zpracování dvou vyhledávacích studií, na základě kterých následně posoudí reálnost záměru (vedení R43 směrem na Svitavy podle diplomové práce P.P. z roku 2007). Tyto studie budou po dokončení projednány s dotčenými obcemi a orgány, aby mohly uplatnit připomínky.

[43] Odpůrce znovu (viz část II.1.) namítal, že v průběhu pořizování ZÚR neuplatnil ani jeden z navrhovatelů námitky či připomínky, podnět k návrhu zadání, nezúčastnil se ani veřejného projednání. Odpůrce již od roku 2002 pořizoval ÚP VÚC PK, navrhovatelé a) a b) však neuplatnili podněty k návrhu zadání, námitky ke konceptu či variantním řešením. Námitky či připomínky neuplatnil ani navrhovatel c). Odpůrce zahájil v červnu 2010 projednávání zprávy o uplatňování ZÚR, navrhovatelé však ani v této fázi nepředložili žádné podněty.

[44] Odpůrce především nesouhlasí s tvrzením navrhovatelů, že v současné době existuje reálná varianta koridoru R43 ve směru na Svitavy. Navrhovateli zmiňovaná diplomová práce není bez prověření relevantním podkladem pro zpochybnění koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou. Až v případě, že by Ministerstvo dopravy potvrdilo reálnost vedení koridoru R43 ve směru na Svitavy, aktualizoval by odpůrce ZÚR.

II.2.D
(K námitce týkající se rozporu se stanoviskem Ministerstva životního prostředí)

[45] Odpůrce dále nesouhlasil s tvrzením navrhovatelů, že došlo k rozporu mezi stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 22. 12. 2008 a „Dohodou na způsobu vypořádání stanoviska Ministerstva životního prostředí ve smyslu § 37 odst. 2 stavebního zákona k návrhu Zásad územního rozvoje Pardubického kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ ze dne 29. 5. 2009. Dle odpůrce výraz „*Svitavy*“ v Politice 2008, vydané 20. 7. 2009, a požadavek na prověření proveditelnosti rozvojového záměru byl do Politiky 2008 doplněn až při jednání vlády dne 20. 7. 2009. Celý proces pořizování ZÚR koordinoval odpůrce s nově zpracovávanou Politikou, která obsahovala v době projednání s dotčenými orgány pouze koridor R43 ve směru na Moravskou Třebovou. Odpůrce dále uvedl, že „*tento záměr (pozn. soudu: záměrem je zde zřejmě myšlen koridor R43 ve směru na Svitavy) není zahrnut ve vyhodnocení vlivu na životní prostředí ani ve vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj, což je zákonná součást politiky a současně předpoklad přijatelnosti alternativy*“. Nejednal proto v rozporu s Politikou 2008, protože do současné doby nejsou podklady, ze kterých by vyplývala oprávněnost jiného řešení.

II.2.E
(K námitce týkající se mimoúrovňových křižovatek)

[46] Odpůrce uvedl, že prostor pro umístění mimoúrovňové křižovatky byl již závazně stanoven. Koridor pro R43 byl posouzen v konceptu ÚP VÚC PK, a toto řešení následně odpůrce převzal do ZÚR. Koridor pro umístění stavby D02 – rychlostní silnice R43 je vyznačen v grafické části ZÚR a má vazbu na koordinační výkres dopravní infrastruktury v odůvodnění ZÚR, ve kterém jsou mimoúrovňové křižovatky schematicky vyznačeny.

II.2.F
(K námitce týkající se zemědělského půdního fondu)

[47] V konceptu ÚP VÚC PK byly řešeny varianty koridoru rychlostní silnice R43 a jedna z nich obsahovala ještě alternativní řešení *(pozn. soudu: jedná se o varianty v rámci koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou).* Posouzení vlivů rozvojové koncepce na životní prostředí obsahovalo obě varianty řešení R43 a vyhodnotilo zábor zemědělského půdního fondu pro obě varianty jako „*negativní*". Záměr R43 převzal odpůrce bez věcné změny do návrhu ZÚR, projednaných s dotčenými orgány. ZÚR obsahují kvalifikovaný odhad záboru zemědělského půdního fondu dle § 5 zákona č. 334/1992 Sb. Pokud by z rozpracované vyhledávací studie „*Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35*", zadané Ministerstvem dopravy, vyplynulo, že vedení R43 ve směru Brno – Svitavy je reálné, odpůrce by tuto změnu prověřil a řešil by ji při další aktualizaci ZÚR, které by obsahovaly i vyhodnocení otázek souvisejících se zemědělským půdním fondem.

II.2.G
(Obecné zhodnocení návrhu)

[48] Odpůrce na závěr uvedl, že považuje návrh na zrušení opatření obecné povahy za neoprávněný a navrhl jej odmítnout, popř. zamítnout. Zdůraznil, že navrhovatelé nevyužili svého práva podat námitky a připomínky v průběhu celého procesu pořizování ZÚR a Územního plánu VÚC Pardubického kraje. Jejich tvrzení týkající se přímého dotčení opatřením obecné povahy jsou obecná, spekulativní a nepodložená. Řešení uvedené v ZÚR není v rozporu s politikou územního rozvoje. V ZÚR je vymezen koridor R43 ve směru na Moravskou Třebovou a odpůrce jej prověřil ve variantách *(pozn. soudu: jedná se o variantní řešení v rámci koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou)*, projednal s dotčenými orgány, dotčenými obcemi a veřejností. V současné době neexistuje jiné řešení, které by bylo možné považovat za rovnocennou variantu. Pokud by však Ministerstvo dopravy potvrdilo reálnost vedení koridoru R43 přes Svitavy, zabýval by se odpůrce touto skutečností při aktualizaci ZÚR.

III.
(Replika navrhovatelů)

[49] Zástupce navrhovatelů v replice k vyjádření odpůrce uvedl, že žalobní legitimace obcí vyplývá přímo z § 101a odst. 3 s. ř. s., není proto nutné, aby odůvodňovaly zkrácení na svých právech. Navrhovatel c) odkázal na rozhodnutí Nejvyššího

správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009 - 120, a namítal, že pro účely žalobní legitimace postačuje potenciální riziko zásahu. K otázce podávání námitek a připomínek v rámci projednání ZÚR navrhovatelé uvedli, že zákon tuto podmínku nestanovuje a nelze ji výkladem ani dovozovat.

[50] Navrhovatelé se dále vyjádřili k tvrzenému nedostatku kompetence kraje k výběru variant. Vyslovili názor, že při současné podobě systematiky územních plánů musí kraje při pořizování zásad územního rozvoje zajistit respektování politiky územního rozvoje. Kromě územních plánů neurčují obecně závazné předpisy žádné jiné koncepční materiály, ve kterých by bylo možné požadavky politiky územního rozvoje naplnit. Navrhovatelé dále nesouhlasili s tvrzením odpůrce, že nebylo možné zajistit návaznost dopravních staveb na území různých krajů. Dle jejich názoru náleží koordinační role Ministerstvu dopravy, které ji může plnit jako dotčený orgán státní správy.

IV.
(Doplnění vyjádření odpůrce)

[51] Odpůrce v prvním doplnění vyjádření k návrhu ze dne 30. 9. 2010 uvedl, že ze zápisu z jednání Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí ze dne 24. 8. 2010 vyplývá, že Ministerstvo dopravy již pořídilo vyhledávací studii „*Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka)-Svitavy (Litomyšl) R 35*“, jak mu bylo uloženo článkem 121 Politiky 2008. Na základě výsledku vyhledávací studie a jejího projednání dospěla obě ministerstva k závěru, že vyhledávací studie prokázala nevýhodnost trasy R43 ve směru na Svitavy a i nadále bude sledováno řešení R43 vedené v prostoru Starého Města u Moravské Třebové tak, jak je obsaženo v ZÚR.

[52] Dne 9. 11. 2010 bylo Nejvyššímu správnímu soudu doručeno druhé doplnění vyjádření odpůrce k návrhu. V něm odpůrce konkretizoval výše uvedené skutečnosti a zaslal stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 25. 10. 2010, čj. 631/2010-910-UPR/1-Ma ve věci ZÚR Jmk a Pardubického kraje – R43 severní část. V něm je uvedeno, že „*Ministerstvo dopravy zajistilo zpracování vyhledávací studie Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka)-Svitavy (Litomyšl) R35. Po projednání studie s dotčenými orgány a organizacemi bylo doporučeno, že vzhledem k tomu, že tato varianta nepředstavuje proti variantě ŘSD zlepšení, sledovat nadále původní variantu ŘSD.* (...)*Ministerstvo dopravy s Ministerstvem životního prostředí projednala závěry studie, která prokázala nevýhodnost varianty R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasila další sledování trasy R43 ve směru na Staré Město* (pozn. soudu: rozuměj koridor R43 ve směru na Moravskou Třebovou) *(...)V souladu s dohodou s MŽP doplňuje Ministerstvo dopravy stanovisko k 2. návrhu ZÚR Jihomoravského kraje a k aktualizaci ZÚR Pardubického kraje s tím, že souhlasí, aby v obou územně plánovacích dokumentacích byla nadále sledována trasa R43 ve směru na Staré Město*“.

[53] Odpůrce zaslal Nejvyššímu správnímu soudu 9. 2. 2011 třetí doplnění svého vyjádření. Výpisem z evidence spisové služby krajského úřadu Pardubického kraje dokládal, že obce Bezděčí u Trnávky a Radkov obdržely veřejné vyhlášky o projednání Konceptu ÚP VÚC PK s variantním řešením R43, oznámení o projednání návrhu ÚP

VÚC PK, oznámení o projednání 2. návrhu ÚP VÚC PK, oznámení o aktualizaci ZÚR – Zpráva o uplatňování ZÚR. Z těchto podkladů podle odpůrce vyplývá, že navrhovatele prokazatelně informoval o pořízení výše uvedených dokumentací kraje a ti proto měli možnost se s řešením tras rychlostní silnice R43 seznámit a uplatnit v zákonem stanovené lhůtě případné námitky. Navrhovatelé svou neúčastí v procesu pořízení ÚP VÚC PK a ZÚR znemožnili odpůrci, aby se jejich námitkami zabýval.

[54] Odpůrce dále uvedl, že Ministerstvo dopravy zadalo vypracovat vyhledávací studii „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“, která obsahuje závěrečná doporučení, ze kterých vyplývá, že varianta R43 ve směru na Svitavy není proveditelná mj. z důvodu střetu vedení této rychlostní silnice a ochranného pásma vodních zdrojů I. a II. březovského vodovodu a dobývacího prostoru Březinka.

[55] Z vyjádření dále vyplynulo, že 16. 9. 2010 se uskutečnilo jednání mezi zástupci Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí. Obě ministerstva na jednání potvrdila, že vyhledávací studie prokázala nevýhodnost vedení trasy R43 ve směru na Svitavy, a dohodla se, že nadále bude sledována varianta vedení rychlostní silnice R43 ve směru na Moravskou Třebovou. V souladu s tímto závěrem uplatní obě ministerstva stanoviska k zásadám územního rozvoje Pardubického a Jihomoravského kraje.

[56] Dle tvrzení odpůrce jsou zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve fázi společného jednání o návrhu s dotčenými orgány. Po dohodě s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí bude Jihomoravský kraj dále sledovat tzv. „Německou“ variantu vedení R43, v úseku R-43-3 (Černá Hora-Svitávka) označená D3-A a v úseku R43-4 (Svitávka-hranice kraje) označená D4-A. Tento koridor navazuje na koridor pro umístění rychlostní silnice R43 ve směru na Moravskou Třebovou.

[57] Odpůrce uzavřel, že koridor byl v konceptu ÚP VÚC PK prověřen ve variantách vedených východně a západně od obce Městečko Trnávka. Tyto varianty vzešly z podkladů poskytnutých Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky pro využití v územně plánovací činnosti. V průběhu pořizování ÚP VÚC PK a ZÚR neuplatnilo Ministerstvo dopravy, které má v kompetenci přípravu a realizaci dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, žádný požadavek na prověření jiné varianty rychlostní silnice R43. Odpůrce proto v průběhu pořizování ÚP VÚC PK a ZÚR neměl k dispozici doklady, ze kterých by vyplynula oprávněnost a reálnost jiného řešení koridoru R43.

V.
(Doplnění repliky navrhovatelů)

[58] Navrhovatelé zaslali 10. 2. 2011 Nejvyššímu správnímu soudu repliku k vyjádření odpůrce ze dne 9. 2. 2011. U otázky aktivní legitimace navrhovatelů k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy odkázali navrhovatelé na rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, sp. zn. 1 Ao 2/2010. Dále uvedli, že v procesu přijímání napadeného opatřené obecné povahy nepodávali námitky či připomínky z důvodu, že omylem považovali informace o projednávání ZÚR za pokračování procesu EIA, v jehož rámci již vyjádření podávali. Navrhovatelé dále

tvrdili, že se vyjadřovali v rámci procesu přijímání ÚP VÚC PK, v rámci procesu EIA a podali připomínky k návrhu Politiky územního rozvoje *(pozn. soudu: navrhovatelé neupřesnili, zda Politiky 2006 nebo 2008).*

[59] Navrhovatelé dále uvedli, že si jsou vědomi, že bod 121 Politiky 2008 není formulován jednoznačně. Dle jejich názoru zpracováním vyhledávací studie, na kterou odkazuje odpůrce, nemůže být naplněn úkol stanovený v bodě 121, protože při přípravě vyhledávací studie nejsou chráněna práva dotčených osob, ani není zajištěna ochrana zájmů chráněných dotčenými orgány státní správy. V rámci tohoto procesu, který vybočuje ze zákonného rámce, nejsou hodnoceny dopady na životní prostředí. Vyhledávací studie podle navrhovatelů také nemůže zpětně zhojit nezákonnosti, které vznikly v procesu schvalování opatření obecné povahy, protože pro posouzení zákonnosti je rozhodný stav v době schválení ZÚR.

[60] Navrhovatelé se dále zabývali bodem 121 Politiky 2008. Uvedli, že v části Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány je uloženo prověření proveditelnost rozvojového záměru. Domnívají se, že Ministerstvo dopravy mělo prověřit proveditelnost vedení R43 jak ve směru na Svitavy, tak Moravskou Třebovou. Porovnání obou tras mělo být provedeno na základě srovnatelných podkladových materiálů v procesu pořizování ZÚR.

[61] Navrhovatelé dále odkázali na závěry z usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, čj. 9 Ao 3/2009 - 75, které bylo potvrzeno usnesením Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10. V těchto rozhodnutích je popsán význam zásad územního rozvoje pro naplňování politiky územního rozvoje a také to, že úkoly stanovené v politice jsou určeny pro další fáze územního plánování. Navrhovatelé dále zmínili rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 10. 2009, čj. 6 Ao 3/2009 - 76, ze kterého vyplývá, že politika územního rozvoje, zásady územního rozvoje a územní plány musí být vzájemně souladné.

[62] Navrhovatelé znovu zdůraznili, že odpůrce nebyl oprávněn použít při tvorbě ZÚR § 187 odst. 2 stavebního zákona, protože nebyla naplněna podmínka aktuálnosti.

[63] Navrhovatelé dále namítali, že ani v procesu přijímání ÚP VÚC PK odpůrce neposoudil vliv na životní prostředí varianty koridoru R43 ve směru na Svitavy. Dále odkázali na předchozí stanoviska Ministerstva životního prostředí – k dopravním sítím, k návrhu ZÚR a k návrhu ZÚR Jihomoravského kraje, ve kterých Ministerstvo životního prostředí vyslovilo nesouhlas s vedením koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou. Toto ministerstvo podle názoru navrhovatelů vyslovilo ve stanovisku ze dne 13. 1. 2010 pouze podmíněný souhlas, který by platil pouze v případě, že by nově připravovaná politika územního rozvoje jednoznačně stanovila vedení koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou. Navrhovatelé uzavřeli, že z důvodu rozpornosti stanovisek Ministerstva životního prostředí je poslední stanovisko ke konceptu ÚP VÚC PK ze dne 1. 8. 2003 nepřezkoumatelné.

VI.
(Vyjádření Jihomoravského kraje)

[64] Nejvyšší správní soud s vědomím, že koridor R43 zasahuje také území Jihomoravského kraje, jej informoval o probíhajícím řízení a seznámil jej s návrhem na zrušení opatření obecné povahy. Jihomoravský kraj ve svém vyjádření ze dne 11. 8. 2010, uvedl, že Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku ze dne 26. 7. 2010 k 2. návrhu ZÚR Jihomoravského kraje posuzovalo jednotlivé varianty vedení koridoru R43. Jihomoravský kraj toto stanovisko vyhodnocuje. Projektant doporučil variantu koridoru R43 ve směru Svitávka-Velké Opatovice-hranice kraje, tedy tzv. variantu „německou" (*pozn. soudu: tento koridor navazuje na koridor ve směru na Moravskou Třebovou v kraji Pardubickém*). Jednání mezi Jihomoravským krajem a Ministerstvem životního prostředí ohledně vypořádání stanoviska dosud neproběhlo.

VII.
(Jednání soudu)

[65] Na jednání dne 16. 2. 2011 ve svých přednesech i závěrečných návrzích setrvali navrhovatelé na svých námitkách včetně jejich následného upřesnění v podaných replikách. Také odpůrce odkázal na jednotlivá vyjádření a jejich doplnění. K věcnému posunu v nazírání na věc tedy u stran sporu nedošlo.

[66] Je tak zřejmé, že neshoda spočívá především v otázce, zda Politika 2008 formulovala variantní řešení koridoru R43; zda, případně jaká by měla být verifikace podkladů pro existenci a zpracování takovýchto variant; zda Pardubický kraj mohl nebo nemohl převzít koridor této komunikace z dřívějšího ÚP VÚC PK; zda věcný posun ve stanoviscích Ministerstva životního prostředí [21][45] má nebo nemá za následek, že schválená podoba ZÚR odporuje stanovisku dotčeného orgánu.

VIII.
(Posouzení věci Nejvyšším správním soudem)

VIII.1
(Aktivní žalobní legitimace navrhovatelů)

[67] Ustanovení § 101a odst. 1 s. ř. s. přiznává právo podat návrh na zrušení opatření obecné povahy tomu, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem. Toto ustanovení bylo opakovaně předmětem výkladu Nejvyššího správního soudu.[5] Nejvyšší správní soud se v této věci musel především zabývat tím, zda navrhovatelé jsou procesně legitimováni podat návrh na zrušení opatření obecné povahy v případě, že nebyli v rámci přípravy a projednávání opatření obecné povahy aktivní a nepodávali žádné námitky či připomínky. Touto pro rozhodování věci zcela zásadní otázkou, kvůli které bylo řízení také přerušeno, se zabýval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 16. 11. 2010, čj.

---

[5] *Např. usnesení ze dne 30. 11. 2006, čj. 2 Ao 2/2006 – 62, rozsudek ze dne 27. 9. 2005, čj. 4 As 50/2004 – 59, usnesení rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009 – 120.*

1 Ao 2/2010-116.[6]V souladu se závěry rozšířeného senátu tedy odmítnutí návrhu pro nedostatek aktivní procesní legitimace proto nepřichází v úvahu.

[68] Soud však nad rámec otázky procesní legitimace v této souvislosti připomíná, že podání či nepodání námitek může mít významný vliv na věcné posouzení návrhu. Rozšířený senát totiž ve výše specifikovaném usnesení dále uvedl: „*Současně ale rozšířený senát konstatoval, že okolnosti související s podáním nebo nepodáním námitek či připomínek soud posuzovat může (ba musí) ve fázi samotného věcného projednání návrhu, tedy při posuzování otázky legitimace věcné (důvodnosti návrhu). V této fázi řízení se soud bude zabývat nejenom tím, zda pasivita ve fázích předcházejících přijetí opatření vůbec má určující význam pro otázku úspěšnosti návrhu (pro věcnou legitimaci), ale – za určitých okolností – má-li takový význam, kdy a za jakých podmínek má za následek neúspěch návrhu*“.

[69] Po vyjasnění otázky procesní legitimace navrhovatelů soud přezkoumal standardním postupem[7] napadené zásady a řízení vedoucí k jejich vydání.

VIII.2
K jednotlivým námitkám

VIII.2.A
(Rozpor s politikou územního rozvoje)

[70] Navrhovatelé z bodu 121, uvedeného na straně 58 Politiky 2008, vyvozují, že vláda schválila dvě varianty směrování koridoru R43. Tato námitka je klíčová, a téměř všechny ostatní výhrady návrhu se o ni opírají a vycházejí z ní.

[71] Námitka však důvodná není. Nejvyšší správní soud na rozdíl od navrhovatelů z tohoto bodu nevyvozuje, že by vláda stanovila pro zásady územního rozvoje vedení koridoru R43 variantně ve dvou směrech. Z bodu 121 také nelze odvodit úkol pro orgány územního plánování (v tomto případě pro odpůrce), aby dvojí směrování trasy bez dalšího zahrnul do územně plánovací dokumentace.

[72] Bod 121 Politiky 2008 zní:

(121) ***R43***
Vymezení:
Brno–Svitavy/Moravská Třebová (E 461).
Důvody vymezení:

[6] *Rozšířený senát otázku zodpověděl: „Skutečnost, že navrhovatel v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části (§ 101a a násl. soudního řádu správního) neuplatnil námitky či připomínky ve fázích přípravy opatření obecné povahy, jej nezbavuje práva takový návrh podat. Návrh proto nemůže soud pro nedostatek aktivity navrhovatele v předcházejících fázích řízení správního odmítnout pro nedostatek procesní legitimace*“.

[7] *K procesnímu „algoritmu“ srov. též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005 - 98, č. 740/2006 Sb. NSS*

Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno–Svitavy/Moravská Třebová. Součást TEN-T.
Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:
Prověřit proveditelnost rozvojového záměru.
Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a kraji Jihomoravským a Pardubickým
Termín: rok 2010

[73] Soud se zabýval jednotlivými články Politiky 2008 a srovnával jejich obsah. V dotčeném článku je uveden pouze úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost záměru – koridoru R43 Brno-Svitavy/Moravská Třebová. Tím se tento článek odlišuje od dalších, které stanovují úkoly nejen pro ministerstva a ústřední správní úřady, ale také ukládají konkrétní úkoly orgánům územního plánování. Článek 121 však jim úkoly nestanovuje.

[74] Politika 2008 zadala v bodě 121 úkol Ministerstvu dopravy, aby v součinnosti s dalšími subjekty prověřilo proveditelnost záměru. Ministerstvo dopravy vydalo 25. 10. 2010, sp. zn. 631/2010-910-UPR/1-Ma (tedy po přijetí napadených zásad a po podání návrhu), podle § 4 stavebního zákona stanovisko k 2. návrhu ZÚR Jihomoravského kraje a k aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Ministerstvo dopravy uvedlo, že připojení plánované rychlostní silnice R43 na R35 bylo již dříve prověřeno ve směru na Moravskou Třebovou. Politika 2008 v článku 121 mu však uložila prověřit i trasu ve směru na Svitavy. Ministerstvo dopravy proto nechalo zpracovat vyhledávací studii Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35. Ministerstva dopravy a životního prostředí projednala studii s dotčenými orgány a organizacemi a odsouhlasila další sledování trasy R43 ve směru na Staré Město *(pozn. soudu: tedy ve směru na Moravskou Třebovou).* Ministerstvo dopravy ve stanovisku konkrétně uvedlo, že *„v souladu s dohodou s MŽP doplňuje stanovisko ke 2. návrhu ZÚR Jihomoravského kraje a k aktualizaci ZÚR Pardubického kraje s tím, že souhlasí, aby v obou územně plánovacích dokumentacích byla následně sledována trasa R43 ve směru na Staré Město“*.

[75] Z dokumentu, na který odkázal odpůrce při jednání, nazvaný Politika územního rozvoje České republiky, Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady vyplývající z PÚR ČR 2008 schválené vládou dne 20. 7. 2009 a z usnesení vlády č. 929/2009[8] soud zjistil, že v souvislosti s bodem 121 Politiky 2008 je v dokumentu uvedeno, že je uložený úkol splněn. Garant úkolu, kterým bylo Ministerstvo dopravy, uvedl: *„Na základě vyhledávací studie byl posouzen a porovnán směr Svitavy s negativním výsledkem. Dne 16. 9. 2010 se MŽP a MD dohodly, že nová varianta na Svitavy nepředstavuje proti variantě ŘSD zlepšení a doporučují, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého města u Moravské Třebové. Úkol je splněn“*.

---

[8] http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Politika-uzemniho-rozvoje-CR-2008

[76] V souvislosti s touto otázkou je také nutné odkázat na již zmíněnou Politiku 2006. Ta na str. 24 u rozvojové osy OS Brno-Svitavy/Moravská Třebová uvádí, že „*základem rozvojové osy je jednak existující I. tranzitní železniční koridor v úseku Brno-Svitavy, jednak připravovaný průběh rychlostní silnice R43 Brno-Moravská Třebová*“. Jako kritérium a podmínku pro rozhodování o změnách v území vláda stanovila upřesnit koridor rychlostní silnice R43 Brno-Moravská Třebová. Také v části páté: Koridory a plochy dopravy v bodě 90 byla trasa R43 vymezena ve směru Brno-Boskovice-Moravská Třebová. Vedení koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou vyplývá také z mapového schématu č. 5: Silniční doprava na str. 52. Vedení koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou proto zahrnoval již tento dokument.

[77] Z textu Politiky 2008 - kromě výše citovaného bodu 121 – jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru. Názor navrhovatelů, že Politika 2008 zahrnuje variantní řešení R43, vyplývá pouze z doplněného názvu „Svitavy“ ve výše uvedeném bodu. Ani v dalších částech Politiky 2008 tento dokument varianty R43 nezmiňuje. Variantní řešení nelze odvodit ani ze Schématu 5 - Doprava silniční, zakreslujícího záměry v silniční dopravě.

[78] Bod 121 Politiky 2008 tedy – pokud jde o tvrzenou svitavskou variantu - není dostatečně jednoznačný a konkrétní na to, aby se pouze na jeho základě dalo usuzovat na to, že vláda změnila již dlouhodobě sledované jednoznačné směrování koridoru R43 na Moravskou Třebovou. Také neobsahuje úkoly pro územní plánování. To jen potvrzuje názor soudu, že článek 121 Politiky 2008 stanovil úkol pouze pro Ministerstvo dopravy, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování.

[79] Lze proto přisvědčit odpůrci, že doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 Politiky 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro Ministerstvo dopravy), aby v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a oběma dotčenými kraji) byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci Politiky územního rozvoje již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování (nejspíše tedy aktualizovat také zásady územního rozvoje a tím změnit územně plánovací dokumentaci).

[80] Pardubický kraj schválil ÚP VÚC PK v roce 2006. Územní plán obsahoval koridor R43 ve směru na Moravskou Třebovou (s variantami v prostoru Městečka Trnávka a při napojení na R35); tato trasa zpochybněna nebyla. Poté kraj zpracoval a přijal první zásady územního rozvoje, do nichž trasu na Moravskou Třebovou přejal v souladu s § 187 odst. 2 stavebního zákona. Jak bylo již vyloženo výše, soud se ztotožňuje s tím, že Politika 2008 nestanovila pro orgány územního plánování kraje úkol zapracovat řešení jiné nebo řešení variantní; samo vložení názvu „Svitavy“ do bodu 121 Politiky 2008 na jednání vlády takovým úkolem není. Pardubický kraj tedy nepochybil, pokud po prověření požadovaném zákonem zahrnul do zásad územního rozvoje koridor R43 pouze ve směru na Moravskou Třebovou, ovšem s tím, že případné kladné prověření

záměru směrování koridoru na Svitavy (uložené ministerstvům – zde Ministerstvu dopravy) může v budoucnu znamenat také nutnost změnit i územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje).

VIII.2.B
(Neposouzení vlivů na životní prostředí)

[81] Nejvyšší správní soud se dále zabýval navazující námitkou, že odpůrce při tvorbě ZÚR neposoudil vliv koridoru R43 na životní prostředí. Navrhovatelé namítali i to, že odpůrce nebyl oprávněn použít § 187 odst. 2 stavebního zákona, protože vláda schválila novou politiku územního rozvoje, tedy Politiku 2008, která stanovila dvě možné varianty koridoru R43, a proto nebyl ÚP VÚC PK v této části již aktuální.

[82] Především je třeba poukázat na právě řečené, že totiž Nejvyšší správní soud nepřijal argumentaci o tom, že by Politika 2008 *eo ipso* vázala odpůrce ke zpracování (a tedy i posuzování vlivů) jiné varianty koridoru než varianty na Moravskou Třebovou.

[83] Nejvyšší správní soud dále k tomu uvážil, zda byl koridor R43 posouzen podle zákona č. 100/2001 Sb. s ohledem na jeho vliv na životní prostředí. Odpůrce předložil Nejvyššímu správnímu soudu podklady související s vydáním ZÚR a dále ZÚR samotné s mapovými přílohami a dalšími povinnými součástmi. Jednou z nich je část III., označená jako Zásady územního rozvoje Pardubického kraje, Vyhodnocení vlivů územního rozvoje na udržitelný rozvoj. [Součástí této dokumentace není pouze vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), ale také vyhodnocení vlivů na lokality Natura 2000, vyhodnocení vlivů na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech, předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) a vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění priorit územního plánování].

[84] V části A Dokumentace: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, bodě 7. 4. 3 Komentář k vyhodnocení vlivů rozvojové osy OS 9 (Osa republikového významu Brno-Svitavy-Moravská Třebová) se odpůrce zabýval vlivem dopravních staveb v rámci této osy na životní prostředí.

[85] V bodě 7. 5 téže části Dokumentace odpůrce hodnotil vliv návrhů ploch a koridorů pro umístění dopravních staveb na životní prostředí. Pod bodem 7. 5. 1 Dokumentace jsou uvedeny záměry neposuzované v plném rozsahu, přejaté a plně posouzené v rámci hodnocení vlivů ÚP VÚC PK na životní prostředí a veřejné zdraví. Odpůrce v tabelární podobě hodnotil záměr D02, následně v komentáři k této části řešil slovně VPS D02 – rychlostní silnici R43.

[86] Odpůrce do posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí zahrnul záměry posouzené již v rámci vyhodnocení vlivů ÚP VÚC PK na životní prostředí a zdraví obyvatelstva zpracovaného ve fázi konceptu. Tyto záměry zpracoval v tabelární podobě společně s jejich komplexním výčtem, popř. je dále rozvedl s komentářem, který bere v úvahu Stanovisko Ministerstva životního prostředí o hodnocení vlivů, vydané 1. 8. 2003.

Odpůrce uvedl, že u stavby R43 probíhá EIA. Odpůrce vliv záměru rychlostní silnice R43 konkrétně hodnotil v tabulce i slovně.

[87] Posuzování vlivů záměrů a koncepcí na životní prostředí (tedy jak proces EIA, tak proces SEA, tzv. „strategická EIA“) upravuje zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Koncepcí jsou konkrétně i zásady územního rozvoje, podléhají proto procesu SEA. Pro posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí se však použije zvláštní ustanovení, a to § 10i zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého se u územně plánovací dokumentace postupuje podle odstavců 2 až 5 tohoto ustanovení a stavebního zákona.

[88] Je tedy třeba zodpovědět, zda v rámci ZÚR došlo k posuzování vlivů v procesu SEA a zda bylo řádně provedeno.

[89] Soud z předložených podkladů zjistil, že posuzování vlivu ZÚR na životní prostředí – tedy posuzování SEA – proběhlo. V příloze stavebního zákona je upraven rámcový obsah vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Část A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území). Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí obsahuje veškeré náležitosti, stanovené touto přílohou. Nad tento rámec uvádí ZÚR také informaci o procesu EIA, tedy o probíhajícím posuzování vlivů konkrétního záměru (rychlostní silnice R43) na životní prostředí.

[90] Tvrdí-li tedy navrhovatelé, že ZÚR obsahují neúplné informace o procesu EIA, není to důvodem pro zrušení opatření obecné povahy; pro ZÚR je zásadní posouzení vlivu koncepce na životní prostředí – proces SEA.

[91] Nejvyšší správní soud proto uzavřel, že Politika 2008 stanovila pouze jednu variantu koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou a zadala úkol Ministerstvu dopravy. Při tvorbě ÚP VÚC PK byl posouzen vliv koridoru R43 na životní prostředí v tomto směru. Protože následnou politikou ke změně vedení koridoru R43 nedošlo, byl odpůrce oprávněn posouzení vlivů na životní prostředí v souladu s § 187 odst. 2 stavebního zákona převzít.

[92] Dovozují-li navrhovatelé povinnost odpůrce zajistit posouzení vlivů na životní prostředí koridoru R 43 ve směru na Svitavy z obsahu stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 22. 12. 2008, je třeba zdůraznit, že uvedené stanovisko bylo vydáno k návrhu ZÚR, a to v okamžiku, kdy již bylo posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí realizováno. Uvedené stanovisko proto nelze považovat za stanovisko ve smyslu § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., jehož prostřednictvím by bylo lze závazně uplatnit požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů. Za situace, kdy navrhovatelé netvrdí, že by Ministerstvo životního prostředí uplatnilo obsahově identický požadavek již ve svém stanovisku k návrhu zadání ZÚR, a tato skutečnost se nikterak nepodává ani ze správního spisu, nebylo možno jejich námitce přisvědčit.

[93] Navrhovatelé dále namítali nesoulad ZÚR se směrnicí 2001/42/ES. V souvislosti s touto námitkou odkazuje Nejvyšší správní soud na odůvodnění týkající se rozporu

ZÚR s Politikou 2008. Nejvyšší správní soud u této námitky uzavřel, že Politika 2008 dvě varianty nestanovila, vedení koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou bylo proto pro tvorbu ZÚR závazné. Odpůrce se v souladu s kontinuitou předchozího územního plánování zabýval jednotlivými variantami vedení rychlostní silnice R43 v rámci koridoru na Moravskou Třebovou.

[94] V souvislosti s námitkou týkající se průplavního kanálu Dunaj-Odra-Labe Nejvyšší správní soud uvádí, že na základě požadavku Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva dopravy sleduje odpůrce tento koridor v rámci ZÚR jako územní rezervu a zahrnul jej také jak do grafické, tak do textové části ZÚR – zabýval se jím zejména na str. 110 v části o vodní dopravě. Takový postup má soud za správný; důvody k posuzování namítaných synergických efektů souběhu a křížení koridorů tu zatím nenastaly.

VIII.2.C
(Varianty a zásady subsidiarity a minimalizace zásahů)

[95] Nejvyšší správní soud se dále zabýval námitkou odpůrců, že ZÚR jsou nepřezkoumatelné, protože neporovnaly jednotlivé varianty koridoru R43. Dle jejich názoru existuje reálná varianta koridoru R43, kterou odpůrce neposoudil a nesrovnal s variantou koridoru R43 ve směru na Moravskou Třebovou a následně ji nezahrnul do ZÚR.

[96] Připomenout třeba, že zásady územního rozvoje dle § 36 odst. 4 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, která koordinuje tvorbu a aktualizaci zásad územního rozvoje. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně (§ 31 odst. 4 stavebního zákona) stanoveného politikou územního rozvoje a samostatně vytvářet další varianty vedení koridoru. Koridor R43 se ostatně netýká pouze Pardubického, ale také Jihomoravského kraje. Není proto ani možné, aby každý z krajů případně zvolil jinou variantu, která by na řešení druhého kraje nenavazovala.

VIII.2.D
(Rozpor se stanoviskem Ministerstva životního prostředí)

[97] Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 22. 12. 2008 stanovisko k návrhu ZÚR včetně vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území. Na toto stanovisko navrhovatelé odkazují. Následně 29. 5. 2009 totéž ministerstvo uzavřelo „Dohodu na způsobu vypořádání stanoviska Ministerstva životního prostředí ve smyslu § 37 odst. 2 stavebního zákona k návrhu Zásad územního rozvoje Pardubického kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“. Ministerstvo životního prostředí v souvislosti se svým stanoviskem ze dne 22. 12. 2008 vzneslo požadavek vytvořit územní podmínky pro vedení rychlostní silnice R43 v trase Brno-Svitavy. V dohodě v části vyhodnocení však uvedlo, že „*V souladu se schváleným zadáním ZÚR je koridor rychlostní silnice převzat bez věcné změny ze schváleného ÚP VÚC PK (viz § 187 odst. 2 stavebního zákona)*“. V části nazvané „Stanovisko MŽP“ je uvedeno: „*Akceptováno*

s připomínkou, že případná změna záměru může být řešena pouze na základě úkolu z Politiky územního rozvoje dle § 41 odst. 4 stavebního zákona".

[98] Pardubický kraj proto převzal do ZÚR vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) z ÚP VÚC PK a Ministerstvo životního prostředí stanoviskem ze dne 13. 1. 2010, čj. 102499/ENV/10, udělilo souhlasné stanovisko k návrhu ZÚR, verzi po veřejném projednání, aniž by stanovilo podmínky týkající se koridoru R43.

[99] Navrhovatelé v návrhu namítají nesoulad ZÚR se stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 22. 12. 2008. Jak však vyplývá z výše uvedených skutečností, nebylo toto stanovisko konečné; Ministerstvo životního prostředí následně jednalo s Pardubickým krajem a hledalo na základě dohody ze dne 29. 5. 2009 řešení, které by akceptovaly obě strany. Výsledkem této dohody bylo převzetí koridoru R43 z ÚP VÚC PK. Vzhledem k závěrům z dohody a následnému kladnému stanovisku ze dne 13. 1. 2010 dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že odpůrce nepřijal ZÚR v rozporu se stanoviskem Ministerstva životního prostředí týkajícím se posouzení vlivů na životního prostředí.

[100] Nejvyšší správní soud dále odkazuje na argumentaci uvedenou v bodě [[92]] odůvodnění, ze které vyplývá, že Ministerstvo životního prostředí variantu na Svitavy zmínilo až ve stanovisku k návrhu ZÚR.

VIII.2.E
(Mimoúrovňové křižovatky)

[101] Navrhovatelé namítali, že ZÚR neobsahují mimoúrovňové křižovatky a odpůrce tyto součásti R43 neposoudil. Zejména tvrdili, že mimoúrovňové křižovatky jsou obsaženy pouze v grafické části odůvodnění ZÚR, nikoli v grafické části samotných ZÚR.

[102] Nejvyšší správní soud se zabýval předloženými podklady a zjistil, že mimoúrovňové křižovatky skutečně nejsou obsaženy v grafické části ZÚR, ale v grafické části odůvodnění ZÚR, a to v koordinačním výkresu dopravní infrastruktury II. 3. Odpůrce však neopomenul zahrnout mimoúrovňové křižovatky do textové části ZÚR, jejich konkrétní polohu specifikoval v části: „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, silniční doprava", bod 74 a následně i v bodě 142 v části veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy. V bodě 74 uvedl, že „*ZÚR zpřesňují na území Pardubického kraje dopravní koridor republikového významu R43 Dětřichov (napojení na R 35) – Jevíčko (Brno) a navrhují koridor pro umístění stavby D2. Na této trase navrhují MÚK, a to v prostorech Dětřichov, Borušov (I/35), Městečko Trnávka, Jevíčko*". Z toho vyplývá, že mimoúrovňové křižovatky zahrnul odpůrce nejen do grafické části odůvodnění, ale také do samotného textu ZÚR. ZÚR je nutné zkoumat jako celek se všemi povinnými přílohami a součástmi. Opomenutí zahrnout mimoúrovňové křižovatky do grafické části ZÚR – pokud jsou obsaženy v dalších částech ZÚR – proto nezpůsobuje nepřezkoumatelnost celých ZÚR a nejedná se proto o dostatečný důvod pro jejich

zrušení. Z logiky věci ostatně plyne, že návrhové námitky se opírají právě o to, že v dotčeném prostoru má být mimoúrovňová křižovatka umístěna; i navrhovatelům je tedy tento záměr znám.

[103] Namítali-li dále navrhovatelé, že odpůrce nezajistil posouzení vlivů mimoúrovňových křižovatek na životní prostředí, nemá jejich tvrzení oporu ve spisu. Nejvyšší správní soud z předložených podkladů zjistil, že odpůrce ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí zpracovaném ke konceptu ÚP VÚC PK popsal jednotlivé varianty možného vedení rychlostní silnice R43 ve směru na Moravskou Třebovou. Na straně 14 tohoto dokumentu charakterizoval veřejně prospěšnou stavbu D3A až D3C/2 jako *„stavbu rychlostní silnice R43 se všemi jejími objekty a souvisejícími stavbami včetně mimoúrovňových křižovatek s napojením na stávající silniční síť"* a následně podrobně popsal varianty D3A, D3B, D3C, D3C/1 a D3C/2. Je proto zřejmé, že jednotlivé varianty směrování koridoru R43 včetně mimoúrovňových křižovatek posuzoval z hlediska jejich vlivu na životní prostředí.

[104] I v textové části vlastních ZÚR je liniová stavba R43 (veřejně prospěšná stavba D02) vymezena včetně mimoúrovňových křižovatek (srov. část 7.1 textové části ZÚR). Zajistil-li tedy odpůrce v rámci procesu SEA posouzení vlivů této stavby na životní prostředí, z ničeho nevyplývá, že by k posouzení mimoúrovňových křižovatek nedošlo.

[105] Nejvyšší správní soud pro úplnost upozorňuje, že nyní řešená věc se zásadně odlišuje od věci, kterou rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 20. 5. 2010, čj. 8 Ao 2/2010 - 644, a závěry uvedené v tomto rozsudku nelze pro tuto věc použít. Ve věci sp. zn. 8 Ao 2/2010 nebyly mimoúrovňové křižovatky v zásadách územního rozvoje uvedeny, a to ani v textové, ani v grafické části zásad územního rozvoje či jejich odůvodnění. Ve věci právě rozsuzované o takový případ nejde. Nadto je i bez textového vyjádření (které ale nechybí) vcelku zřejmé, kde bude nutné mimoúrovňové křižovatky umístit (křížení s dalšími komunikacemi). Odpůrce také mimoúrovňové křižovatky do výkresové části odůvodnění ZÚR schematicky zakreslil a uvedl je také v textové části samotných ZÚR. Koridor R43 je dostatečně široký, aby byly tyto křižovatky v jeho rámci uskutečněny. Za této situace má soud za postačující, byl-li z hlediska vlivů na životní prostředí posouzen koridor, což se stalo. S námitkou se proto soud neztotožnil.

VIII.2.F
(Zemědělský půdní fond)

[106] I svou poslední námitkou navrhovatelé fakticky brojili proti neporovnání různých variant řešení koridoru R43; v tomto případě ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu. Povinnost odpůrce zabývat se různými variantami z hlediska záboru zemědělského půdního fondu dovozovali výkladem § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. a § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb.

[107] Jak však Nejvyšší správní soud shora uzavřel, v daném případě Politika 2008 nezavazovala odpůrce k tomu, aby v rámci procesu SEA podrobil koridor rychlostní

silnice R43 ve variantě vedení na Svitavy posouzení vlivů na životní prostředí, tedy ani posouzení z hlediska záboru zemědělského půdního fondu. Odpůrce s odkazem na § 187 odst. 2 stavebního zákona převzal řešení koridoru rychlostní silnice R43 z ÚP VÚC. Při pořizování ZÚR se proto dalšími variantami trasování nezabýval. Zvolené vedení koridoru R43 přitom v procesu pořizování ZÚR neopomněl podrobit procesu posouzení vlivů na životní prostředí, kdy mj. hodnotil vliv zamýšlené liniové stavby na zemědělský půdní fond (srov. bod 6 textové části odůvodnění ZÚR, kde je zpracován kvalifikovaný odhad záboru zemědělského půdního fondu, zpracovaný podle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., přílohy č. 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb. a dále dle pokynu Ministerstva životního prostředí ze dne 1. 10. 1996, čj. OOLP/1067/96).

[108] Požadavek navrhovatelů porovnat řešené vedení koridoru s jinou variantou z hlediska záboru zemědělského půdního fondu by mohl být jistě relevantní v případě, kdy by odpůrce v procesu pořizování ZÚR takové varianty reálně zvažoval. V daném případě však odpůrce vedení koridoru R43 z výše popsaných důvodů variantně neřešil, proto nepochybil, zajistil-li vyhodnocení předpokládaných důsledků na zemědělský půdní fond toliko pro uvažované směrování.

[109] Nejvyšší správní soud nadto nepřehlédl, že v procesu pořizování ÚP VÚC odpůrce požadavku zkoumání předpokládaných důsledků jednotlivých variant řešení koridoru R43 v daném kontextu dostál. Z vyhodnocení vlivů provedeného ke konceptu ÚP VÚC totiž plyne, že odpůrce zajistil hodnocení vlivů tam řešených variant trasování R43 (stavba D03) rovněž z hlediska záboru zemědělského půdního fondu. Ani tuto námitku proto Nejvyšší správní soud neshledal důvodnou.

VIII.
(Náklady řízení)

[110] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud tak, že žádný z účastníků nemá právo na jejich náhradu bez ohledu na výsledek řízení, jak plyne v tomto typu řízení ze zákona (§ 101d odst. 5 s. ř. s.).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně 24. února 2011

JUDr. Michal Mazanec
předseda senátu