



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdy a soudců JUDr. Viktora Kučery a JUDr. Lenky Matyášové v právní věci žalobkyně: **B. V.**, zast. JUDr. Josefem Mackem, advokátem se sídlem Mšenská 3987/62, Jablonec nad Nisou, proti žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**, odbor územního plánování a stavebního řádu, se sídlem U Jezu 642/2a, Liberec, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočky v Liberci ze dne 7. 11. 2016, č. j. 59 A 21/2016 – 82,

**t a k t o :**

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Žalovanému **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. Vymezení věci**

[1] Kasační stížností se žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) domáhala zrušení v záhlaví označeného rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočky v Liberci (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta její žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 12. 2015, č. j. OÚPSŘ 125/2015-330-rozh; tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání stěžovatelky a současně potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Rychnov u Jablonce nad Nisou, odboru výstavby – stavebního úřadu (dále jen „stavební úřad“) ze dne 25. 3. 2015, č. j. MU/1108/2015, kterým bylo ve společném územním a stavebním řízení pro stavebníka – Mlýnská s.r.o. vydáno:

- I. rozhodnutí o umístění stavby:
1. bytového domu „Mlýnská“ na poz. p. č. 856/1, 856/2 a 856/3,
  2. provizorního ocelového mostu přes Mohelku na dobu dočasnou na poz. p. č. 856/3 a 906, vše v obci i k. ú. X;
- II. stavební povolení na bytový dům „Mlýnská“ na poz. p. č. 856/1, 856/2 a 856/3, vše v obci i k. ú. X.

[2] Společné územní a stavební řízení bylo zahájeno dne 31. 7. 2013 žádostí stavebníka S. K. o umístění stavby bytového domu „Mlýnská“ a provizorního přemostění řeky Mohelky a o vydání stavebního povolení na daný bytový dům. V průběhu řízení se stavebníkem stala společnost Mlýnská s.r.o. a stavební úřad o umístění uvedených staveb a o vydání stavebního povolení rozhodl dne 27. 5. 2014, pod č. j. MU/1857/2014. Toto rozhodnutí bylo k odvolání

stěžovatelky zrušeno rozhodnutím žalovaného ze dne 15. 9. 2014, č. j. OÚPSŘ 250/2014-330-rozh., a to především pro nedostatečné zhodnocení napojení předmětné stavby na dopravní infrastrukturu.

[3] V rámci pokračování řízení stavebník předložil „*Posouzení rozhledových poměrů a návrh dopravních opatření*“, vypracované M. L., auditorem bezpečnosti pozemních komunikací, a opatřené přílohou „*Kapacitní posouzení vlivu připojení lokality 47 b.j. na širší dopravní vztahy (MKO ulice Mlýnská)*“, vypracovanou Ing. J. W., autorizovaným inženýrem dopravních a pozemních staveb. V řízení byla dále doložena souhlasná závazná stanoviska Magistrátu města Jablonec nad Nisou, odboru stavebního a životního prostředí, oddělení dopravního a silničního (dále jen „silniční správní úřad“), ze dne 15. 1. 2015, č. j. 4288/2015, pro stavbu provizorního přemostění, a ze dne 11. 2. 2015, č. j. 12166/2015, pro stavbu bytového domu. Na základě toho stavební úřad vydal výše citované rozhodnutí ze dne 25. 3. 2015 o umístění uvedených staveb a o vydání stavebního povolení, k němuž jako jednu z podmínek (pod č. 6) stanovil, že „*stavebník zajistí změnu místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v ul. Mlýnská na stav „obytná zóna“ do doby podání žádosti o kolaudační souhlas.*“

[4] Proti rozhodnutí stavebního úřadu opět podala stěžovatelka odvolání, které žalovaný zamítl s tím, že stavební úřad odstranil vady předchozího řízení; doplnil posouzení rozhledových poměrů, návrh dopravních opatření a kapacitní posouzení vlivu připojení dané lokality na místní komunikaci Mlýnská. Stavební úřad měl k dispozici závazná stanoviska silničního správního úřadu a podle žalovaného byly podmínky z vydaných závazných stanovisek subsumovány do stavebního povolení. Žalovaný dále konstatoval, že odvolací námítky stěžovatelky směřovaly do závazných stanovisek silničního správního úřadu, a proto si vyžádal jejich potvrzení od nadřízeného silničního správního orgánu, tedy Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru dopravy, z jehož sdělení ze dne 25. 5. 2014 vycházel. Konstatoval přitom, že byla stanovena podmínka č. 6 stavebního povolení, podle níž stavebník před podáním žádosti o kolaudační souhlas zajistí změnu místní úpravy v provozu v ul. Mlýnská, která bude spočívat ve zřízení obytné zóny, čímž bude vyřešena i absence chodníků a širě pozemní komunikace. Dále žalovaný poukázal na to, že nadřízený silniční správní úřad se rovněž vypořádal s námitkami nárůstu dopravy, kapacitního posouzení a možnosti zbudování výhyben. V rámci správního řízení tak bylo řádně posouzeno, že stávající síť pozemních komunikací umožní – za podmínky č. 6 stavebního povolení – výstavbu 47 nových bytových jednotek, aniž by přitom došlo k překročení mezní kapacity místní komunikace.

## II. Rozhodnutí krajského soudu

[5] Proti rozhodnutí žalovaného podala stěžovatelka žalobu, v níž uplatnila několik žalobních bodů, přičemž z pohledu posouzení kasační stížnosti je nutné zmínit zejména ten, který se týkal dopravního řešení a negativních důsledků stavby na provoz vozidel; své výhrady stěžovatelka spojila především s porušením § 25 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území (dále jen „vyhláška č. 501/2006 Sb.“), a stísněnými poměry v ul. M., zejména mezi jejím bytovým domem č. p. X a rodinným domem č. p. X a také na druhém konci ul. M., které nejsou nijak řešeny v projektové dokumentaci.

[6] K tomu krajský soud poznamenal, že § 25 odst. 7 vyhlášky č. 501/2006 Sb. stanoví jedno z pravidel, jež se uplatní při umístění staveb a upravuje vzájemné odstupy staveb (vzdálenost průčelí budov, v nichž jsou okna obytných místností, musí být nejméně 3 m od kraje vozovky nebo místní komunikace). Tyto požadavky musely být dodrženy i při umístění bytového domu. Stěžovatelka se však porušení uvedeného ustanovení ve vztahu k umístění předmětné stavby bytového domu od kraje vozovky nebo místní komunikace vůbec nedovolává. Rozporuje

pokračování

vzdálenost průčelí svého domu č. p. X a rodinného domu č. p. X, stejně tak jako odstup mezi objekty na druhém konci ul. M.; to ovšem nijak nesouvisí se zachováním požadavku na dodržení odstupových vzdáleností ve vztahu k vlastnímu umístění bytového domu „Mlýnská“.

[7] Z hlediska možného dopravního napojení stavby na pozemní komunikaci ul. Mlýnská krajský soud odkázal na provedené odborné posouzení problematiky dopravně expertní a inženýrskou kanceláří M. L. a Ing. J. W., jakož i na navazující souhlasná závazná stanoviska silničních správních orgánů. Z tohoto závazného posouzení dopravního napojení povolované stavby na ul. M. vycházel rovněž stavební úřad i žalovaný s tím, že díky dodržení podmínky č. 6 výroku II. prvostupňového rozhodnutí nedojde k negativním vlivům, na které poukazuje stěžovatelka. Pozitivní dopady zřízení obytné zóny, která představuje zásadní změnu pro provoz na dané místní komunikaci, byly opakovaně podrobně popsány právě v rámci závazných stanovisek i odůvodnění obou rozhodnutí, na které krajský soud odkázal.

[8] Podle názoru krajského soudu je rozhodující, že ul. M. je místní komunikací, která je užívána pro dopravní spojení staveb v dané lokalitě (včetně dopravního napojení bytového domu stěžovatelky č. p. X) a svými parametry je – při zvolené místní úpravě provozu na pozemních komunikacích – vhodná pro připojení stavby bytového domu. Tento závěr stojí na odborném posouzení, jehož správnost nebyla ve správním řízení ani v řízení před krajským soudem ničím zpochybněna. Problematičnost a účelovost odborného posouzení předloženého stavebníkem a následně kladně posouzeného dotčenými orgány státní správy stěžovatelka o žádné důkazy neopřela. A namítala-li, že součástí projektové dokumentace není dopravní řešení pro celou relevantní část místní komunikace, konstatoval krajský soud, že toto dopravní řešení nijak nekonkretizovala a ani neuvedla, jak se daná otázka dotýká jejího vlastnického práva, k jehož ochraně má žaloba směřovat.

[9] Na základě toho krajský soud podanou žalobu shledal nedůvodnou a zamítl ji s odkazem na § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

### III. Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

[10] V kasační stížnosti stěžovatelka uvedla, že rozsudek krajského soudu napadá jednak z důvodu jeho nepřezkoumatelnosti, jednak z důvodu nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky v předcházejícím řízení [§ 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s.].

[11] Nepřezkoumatelnost stěžovatelka spatřovala zcela obecně v tom, že krajský soud nedostatečným způsobem vyložil úvahy, které ho vedly k vydání napadeného rozsudku; podle názoru stěžovatelky není rozsudek krajského soudu dostatečně přesvědčivě odůvodněn.

[12] Nezákonnost napadeného rozsudku napadla stěžovatelka s tím, že krajský soud nesprávně posoudil právní otázky související s dopravním řešením místní komunikace. Z odůvodnění rozsudku je podle stěžovatelky zřejmé, že se krajský soud řádně nezabýval danou situací; zcela se spolehl na odborná vyjádření v „závazném posouzení“, aniž by zjistil, že projektová dokumentace neobsahuje řešení vlivu zvýšeného dopravního zatížení. Krajský soud nepochopil důvod odkazu na § 25 vyhlášky č. 501/2006 Sb., který měl sloužit jako argument proti souhlasu s vedením dopravy v bezprostřední blízkosti obytného domu stěžovatelky; požadavek na odstupovou vzdálenost 3 m od líce budovy se nevztahuje pouze na nové stavby, ale při návrhu nového dopravního řešení (obytná zóna) i na stávající objekty. Pokud tedy stavební úřad povolil

stavbu za předpokladu úpravy dopravního řešení, mělo být toto řešení integrální součástí projektové dokumentace.

[13] V návaznosti na uvedené navrhla stěžovatelka, aby Nejvyšší správní soud zrušil napadený rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[14] Žalovaný k předložené kasační stížnosti podal vyjádření, v němž se ztotožnil se závěry napadeného rozsudku. Podle jeho názoru krajský soud postupoval v souladu se zákonem, když žalobu zamítl a svůj výrok v odůvodnění opřel o obsáhlé logické závěry vycházející mj. z odborného posouzení dotčených orgánů na úseku dopravy. Navrhl proto zamítnutí kasační stížnosti.

#### IV. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[15] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas, směřuje proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a stěžovatelka je řádně zastoupena. Poté přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil při tom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k následujícímu závěru.

[16] Kasační stížnost není důvodná.

[17] Podstatou věci je vlastně jediná otázka – a sice dopravní řešení související s umístěním a povolením stavby bytového domu na ul. M. v Rychnově u Jablonce nad Nisou. Krajský soud ve zvoleném dopravním řešení neshledal rozpor se zákonem, přičemž zcela logicky vycházel z provedeného odborného posouzení této otázky ve správním řízení, což stěžovatelka napadla: (i) z důvodu nepřezkoumatelnosti rozsudku pro nedostatek důvodů a (ii) z důvodu jeho nezákonnosti.

[18] Ad (i): Nejprve k namítané nepřezkoumatelnosti, která představuje takovou vadu, že se jí Nejvyšší správní soud musí zabývat i tehdy, pokud by ji stěžovatelka nenamítala, tedy z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.). Vlastní přezkum rozhodnutí krajského soudu je totiž možný pouze za předpokladu, že napadené rozhodnutí splňuje kritéria přezkoumatelnosti. Tedy, že se jedná o rozhodnutí srozumitelné, které je opřeno o dostatek důvodů, z nichž je zřejmé, proč krajský soud rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

[19] Veškerá výše uvedená kritéria napadený rozsudek krajského soudu splňuje. Jedná se o srozumitelné a odůvodněné rozhodnutí. Z jeho obsahu je jasné, jaké otázky – v návaznosti na žalobní body – krajský soud považoval za rozhodné, a vzájemná souvislost jednotlivých úvah, jakož i nosné důvody (*ratio decidendi*), které v napadeném rozsudku vyslovil, jsou zřetelné. Stěžovatelka v žalobě uplatnila několik základních žalobních bodů, k nimž se krajský soud jasně vyjádřil a vysvětlil, proč je nepovažuje za důvodné. Skutečnost, že si stěžovatelka myslí opak a krajský soud ji svým odůvodněním nepřesvědčil, ještě neznamená, že je jeho rozsudek nepřezkoumatelný. Podle názoru zdejšího soudu je naopak napadený rozsudek plně přezkoumatelný a první kasační námitka tak není důvodná.

[20] Ad (ii): Jinou otázkou je správnost, resp. zákonnost napadeného rozsudku, kterou se Nejvyšší správní soud zabýval následně – při věcném posouzení druhé kasační námitky rozporující již samotné právní posouzení věci týkající se dopravní infrastruktury související s umístěvanou a povolovanou stavbou bytového domu.

pokračování

[21] Podle § 79 odst. 1 stavebního zákona platí, že „rozhodnutí o umístění stavby vymezuje stavební pozemek, umístí navrhovanou stavbu, stanoví její druh a účel, podmínky pro její umístění, pro zpracování projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení, pro oblášení stavby a pro napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu“ (pozn. podtržení doplněno Nejvyšší správním soudem). Skutečnost, že umístěním stavby se vymezují mj. podmínky pro její napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu, se pochopitelně odráží i v náležitostech žádosti o umístění stavby, k níž je nutno podle § 86 odst. 2 stavebního zákona připojit stanoviska vlastníků veřejné dopravní infrastruktury k možnosti a způsobu napojení [písm. c)] a smlouvy s příslušnými vlastníky veřejné dopravní infrastruktury nebo plánovací smlouvu, vyžaduje-li záměr vybudování nové nebo úpravu stávající veřejné dopravní infrastruktury [písm. d)]. Stanoviska vlastníků veřejné dopravní infrastruktury k možnosti a způsobu napojení připojí stavebník rovněž k navazující žádosti o stavební povolení [§ 110 odst. 2 písm. e) stavebního zákona]. V daném případě sice proběhlo společné územní a stavební řízení, nicméně na uvedeném to nic nemění, neboť podle § 94a odst. 1 věty třetí stavebního zákona platí, že „na obsah žádosti o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení se přiměřeně použijí ustanovení o žádosti o vydání územního rozhodnutí a žádosti o stavební povolení.“

[22] Jednoduše řečeno – otázka napojení stavby bytového domu na dopravní infrastrukturu byla otázkou, kterou bylo nutno řešit, a to při současném zohlednění místních poměrů a možností, které dává místní komunikace na ul. M. v Rychnově u Jablonce nad Nisou. To se v první fázi správního řízení nestalo. Proto žalovaný první rozhodnutí stavebního úřadu zrušil a věc mu vrátil k novému projednání a rozhodnutí; v něm již byla otázka související dopravní infrastruktury důkladně zohledněna, přičemž výsledné podmínky pro následné kladné rozhodnutí stavebního úřadu vyplývají především ze závazného stanoviska silničního správního úřadu ze dne 11. 2. 2015, č. j. 12166/2015, jímž souhlasil se zhodnocením záměru realizace stavby bytového domu „Mlýnská“ tak, jak bylo dodatečně zpracováno v projektové dokumentaci – konkrétně v materiálu nazvaném „*Posouzení rozhledových poměrů a návrh dopravních opatření*“, vč. přílohy, již vypracovali M. L., auditor bezpečnosti pozemních komunikací, a Ing. J. W., autorizovaný inženýr dopravních a pozemních staveb.

[23] Z tohoto materiálu je patné, že stavební záměr ovlivní zatížení stávající místní komunikace, nicméně nedojde jím ke zhoršení úrovně kvality dopravy a mezní kapacita komunikace nebude překročena. Přesto bylo shora jmenovaným odborníky doporučeno vytvoření dopravního režimu „obytná zóna“, jakož i rozšíření místní komunikace před samotnou stavbou bytového domu, kde by vznikla tzv. výhybna. Uvedená doporučení byla akceptována a stavební úřad jako jednu z podmínek pro provedení stavby stanovil právě změnu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích na stav „obytná zóna“, což v návaznosti na odvolací námítky považoval za dostatečné též nadřízený silniční správní úřad ve svém sdělení ze dne 25. 5. 2015.

[24] V souladu se stávající judikaturou (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2015, č. j. 4 As 241/2014 – 30) je i toto sdělení závazným stanoviskem vydaným v souladu s § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), kterým nadřízený silniční správní úřad potvrdil a současně doplnil původní souhlasná závazná stanoviska. Zejména zmínil, v čem konkrétně spočívá smysl zřízení obytné zóny v souladu s § 39 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Jde o přízpůsobení provozu vozidel pobytové funkci přilehlé zástavby a společného prostoru, o který se všichni účastníci provozu dělí. Jinými slovy, pobytová funkce komunikace v tomto případě převládá nad funkcí dopravní, což je zdůrazněno nejen jejím řešením, ale i dalšími

zákonnými podmínkami, jako je např. povinnost maximální rychlosti 20 km/h, povinnost zvýšené ohleduplnosti či přednosti v jízdě při vjíždění do obytné zóny. Současně nadřízený silniční správní úřad uvedl, že pozemní komunikace v obytných zónách se převážně budují v menších šířkách 3 – 5 metrů, a to zejména z toho důvodu, aby větší šířkové uspořádání psychologicky nespádalo řidiče k vyšším rychlostem.

[25] Z uvedeného není podle názoru Nejvyššího správního soudu pochyb, že nejen samotná otázka napojení stavby bytového domu „Mlýnská“ na dopravní infrastrukturu, ale vůbec celkové dopravní řešení dané oblasti bylo předmětem podrobného odborného posouzení; toto posouzení pak vyústilo v souhlasné závazné stanovisko, které posléze potvrdil i nadřízený silniční správní úřad. Stavební úřad, potažmo žalovaný tak postupoval přesně v intencích zákona a nedopustil se žádného procesního pochybení, když rozhodl o odvolání, které směřovalo mj. proti obsahu závazného stanoviska dotčeného správního orgánu poté, co si v souladu s § 149 odst. 4 správního řádu vyžádal potvrzení či změnu závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného dotčenému správnímu orgánu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2010, č. j. 5 As 56/2009 – 63, publ. pod č. 2167/2011 Sb. NSS).

[26] Závěry plynoucí ze závazných stanovisek stěžovatelka nijak odborně nevyvrátila. Nedodala oponentní odborné posouzení či znalecký posudek, pouze setrvale opakovala své námitky založené zjednodušeně řečeno – na stísněných místních poměrech, resp. menší šířce místní komunikace. Tyto námitky byly opakovaně vyvráceny či vysvětleny s tím, že jako určité kompenzační řešení bylo akceptováno zavedení režimu „obytná zóna“, které Nejvyšší správní soud ve shodě s krajským soudem nepovažuje za nutné dále rozvádět. S ohledem na obsah kasační stížnosti je dostačující shora zmíněné shrnutí provedeného odborného (dopravního) posouzení věci, k němuž je nutno poznamenat následující.

[27] Stěžovatelka má jistě pravdu, když tvrdí, že je třeba dodržovat vzájemné odstupy staveb stanovené v § 25 vyhlášky č. 501/2006 Sb., který v odst. 7 uvádí, že „vzdálenost průčelí budov, v nichž jsou okna obytných místností, musí být nejméně 3 m od okraje vozovky silnice nebo místní komunikace; tento požadavek se neuplatní u budov umístěných ve stavebních prolukách řadové zástavby a u budov, jejichž umístění stanoví vydaná územně plánovací dokumentace.“ Potíž je však v tom, že stěžovatelka citovaná pravidla pro odstupové vzdálenosti staveb nevztahuje na nyní umístěvanou a povolovanou stavbu bytového domu „Mlýnská“, jak správně konstatoval již krajský soud. Není zřejmé, že by ve vztahu k této nové stavbě nebyla pravidla odstupových vzdáleností dodržena, a skutečnost, že nejsou dodržena v případě stěžovatelčina bytového domu č. p. X či dalších nemovitostí na ul. M., ještě neznamená, že v dané oblasti nelze žádnou další výstavbu povolit (a je nutné zachovat *status quo*).

[28] Posuzovaný stavební záměr vychází z územně plánovací dokumentace (zejména územního plánu obce Rychnov u Jablonce nad Nisou) a jeho realizace z hlediska poměrů místní komunikace na ul. M. byla předmětem opakovaného odborného posouzení. Výsledkem tohoto posouzení bylo dopravní řešení v podobě zřízení „obytné zóny“ či rozšíření vlastní komunikace před stavbou bytového domu s tím, že pro bezpečné vyhnutí vozidel bude využito sjezdů k okolním nemovitostem, křižovatek apod. Za této situace, kdy současně absentuje odborná oponentura těchto řešení, nemá Nejvyšší správní důvod pochybovat o jejich adekvátnosti. Není pochyb, že připojením stavby bytového domu „Mlýnská“ se zvýší intenzita na místní komunikaci, kterou dosud užívalo cca 20 osobních automobilů denně, jak bylo zjištěno dopravním průzkumem. Zvýšení směrem k nemovitosti stěžovatelky se předpokládá cca o 30 vozidel a v součtu v dané lokalitě o 72 vozidel, což není zvýšení zanedbatelné. Na druhé straně jím nedojde ke zhoršení úrovně kvality dopravy ani k překročení mezní kapacity místní komunikace a obstojí i z hlediska hygienických podmínek (hluku, prachu či exhalací).

pokračování

[29] Lze tedy shrnout, že ve společném řízení o umístění a povolení stavby bytového domu „Mlýnská“ byly při řešení dopravní infrastruktury zohledněny nejen okolnosti související přímo s touto stavbou, ale i stavbou stěžovatelky, vč. poměrů v bezprostředním sousedství, které jsou dané především (užšími) parametry místní komunikace na ul. Mlýnská. Na základě toho byla navržena úprava dopravního řešení („obytná zóna“), která je podmínkou stavebního povolení. A tvrdí-li stěžovatelka, že toto řešení mělo být integrální součástí projektové dokumentace, je potřeba připomenout, že k němu došlo až po zrušení prvního prvostupňového rozhodnutí v dané věci. Teprve na základě závazného právního názoru žalovaného odvolacího orgánu byla provedena všechna odborná posouzení a bylo doporučeno řešení, které bylo posléze zahrnuto nejen do projektové dokumentace, ale také – a to především – do stavebního povolení. I druhá kasační námitka je tedy nedůvodná.

### V. Závěr a náklady řízení

[30] S ohledem na to, že žádnou z kasačních námitek neshledal Nejvyšší správní soud důvodnou, zamítl kasační stížnost s odkazem na § 110 odst. 1 větu poslední s. ř. s.

[31] Výrok o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti se opírá o § 60 odst. 1 větu první ve spojení s § 120 s. ř. s. Účastník, který měl ve věci plný úspěch, má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, od účastníka, který ve věci úspěch neměl. Úspěšnému žalovanému ovšem žádné náklady nad rámec běžné administrativní činnosti v tomto řízení nevznikly, takže mu Nejvyšší správní soud náhradu nákladů nepřiznal.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku **n e n í** opravný prostředek přípustný.

V Brně dne 11. února 2019

JUDr. Jakub Camrda  
předseda senátu