



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců JUDr. Martina Kopy, Ph.D., a Mgr. Filipa Skřivana v právní věci

navrhovatelů:

- a) [redacted]
by [redacted]
- b) **Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s.**
sídlem Hodakova 582/27, Troubsko
- c) [redacted]
by [redacted]
- d) [redacted]
by [redacted]
- e) [redacted]
by [redacted]
- f) [redacted]
by [redacted]
- g) **Spokojené Díly z.s.**
sídlem Foglarova 1817/57, Kuřim
- h) [redacted]
by [redacted]
- i) [redacted]
by [redacted]
- j) **Spolek zdravého bydlení Chrudichromy**
sídlem Chrudichromy 79
- k) **Za lepší životní prostředí, z.s.**
sídlem Sudice 38
všichni zastoupeni Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem
sídlem Klokotská 103, Tábor

proti odpůrci:**Jihomoravský kraj**

sídlem Žerotínovo nám. 449/3, Brno
zastoupen JUDr. Petrem Fialou, advokátem
sídlem Helfertova 2040/13, Brno

za účasti:**1. město Olešnice**

sídlem náměstí Míru 20, Olešnice

2. obec Svinošice

sídlem Svinošice 1

3. obec Borotín

sídlem Borotín 200

4. městys Sloup

sídlem Sloup 1

5. obec Křetín

sídlem Křetín 100

6. obec Maršov

sídlem Maršov 71

7. obec Jabloňany

sídlem Jabloňany 88

8. obec Lipůvka

sídlem Lipůvka 146

9. obec Bořitov

sídlem náměstí U Václava 11, Bořitov

10. obec Šošůvka

sídlem Šošůvka 187

11. městys Knínice

sídlem Knínice 107

12. obec Vavřinec

sídlem Vavřinec 92

13. obec Nýrov

sídlem Nýrov 56

14.

byt

15. obec Krhov

sídlem Krhov 7

16. obec Březina

sídlem Březina 20

17. obec Závist

sídlem Závist 2

18. obec Újezd u Černé Hory

sídlem Újezd u Černé Hory 108

19. městys Lysice

sídlem Horní náměstí 157, Lysice

20. město Kunštát

sídlem nám. Krále Jiřího 106, Kunštát

21. obec Lažánky

sídlem Lažánky 14

22. obec Olší

sídlem Olší 28

23. obec Vranov

sídlem Vranov 24

- 24. obec Dolní Loučky**
sídlem Dolní Loučky 208
- 25. obec Křtěnov**
sídlem Křtěnov 17
- 26. obec Lhota u Lysic**
sídlem Lhota u Lysic 40
- 27.** [redacted]
by [redacted]
- 28. obec Rozsíčka**
sídlem Rozsíčka 17
- 29. obec Brťov – Jeneč**
sídlem Tišnovská 80, Brťov – Jeneč
- 30. obec Šebrov – Kateřina**
sídlem Šebrov 64, Šebrov – Kateřina
- 31.** [redacted]
by [redacted]
- 32. obec Drnovice**
sídlem Drnovice 102
- 33. obec Vilémovice**
sídlem Vilémovice 18
- 34. obec Borač**
sídlem Borač 51
- 35. obec Hodonín**
sídlem Hodonín 25
- 36. městys Černá Hora**
sídlem nám. Míru 50, Černá Hora
- 37. městys Svitávka**
sídlem Hybešova 166, Svitávka
- 38. obec Horní Poříčí**
sídlem Horní Poříčí 77
- 39. obec Vysočany**
sídlem Vysočany 130
- 40. město Boskovice**
sídlem Masarykovo náměstí 4/2, Boskovice
- 41. obec Lažany**
sídlem Lažany 129
- 42. město Kuřim**
sídlem Jungmannova 968/75, Kuřim
- 43. město Letovice**
sídlem Masarykovo náměstí 210/19, Letovice
- 44. obec Zbraslavec**
sídlem Zbraslavec 45
- 45. obec Běleč**
sídlem Běleč 5
- 46. obec Předklášteří**
sídlem náměstí 5. května 1390, Předklášteří
- 47. městys Křtiny**
sídlem Křtiny 26
- 48. obec Skrchov**
sídlem Skrchov 19
- 49. obec Skalice nad Svitavou**

sídlem Skalice nad Svitavou 48

50. město Velké Opatovice

sídlem Zámek 14, Velké Opatovice

51. město Blansko

sídlem nám. Svobody 32/3, Blansko

52. obec Kozárov

sídlem Kozárov 18

53. obec Sebranice

sídlem Sebranice 149

54. obec Lipovec

sídlem Lipovec 200

55. obec Vanovice

sídlem Vanovice 132

56. obec Bukovice

sídlem Bukovice 36

57. obec Němčice

sídlem Němčice 151

58. obec Horní Loučky

sídlem Horní Loučky 30

59. obec Petrov

sídlem Petrov 45

60. obec Kuřimské Jestřabí

sídlem Kuřimské Jestřabí 50

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 17. 9. 2020 usnesením č. 2835/20/Z33, v částech vymezujících koridory DS40 „I/43 Troubsko (D1) – Kuřim“, DS41 „I/43 Kuřim – Lysice“, DS45 „Kuřim, jižní obchvat“, DS46 „Silnice I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad“, dále v částech vymezujících změnu koridoru DS10 „D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb“ v rozsahu vymezení odpočívky Troubsko, změny týkající se vymezení koridorů DS02 a DS03 jako silnice I. třídy, a dále v částech rušících územní rezervy RDS01 „D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim“ (v částech RDS01-C + alternativy RDS01-C/Z a RDS01-C/J Varianta „Optimalizovaná MŽP“), RDS34 „D43 Kuřim – Lysice“ (v části RDS34-B Varianta „Optimalizovaná MŽP“), RDS36 „Kuřim, severní obchvat (nekategorizovaná)“, RDS13 „I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění“

takto:

- I. Návrh se zamítá.
- II. Navrhovatelé nemají právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení nepřiznává.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Navrhovatelé podali dne 1. 11. 2021 ke zdejšímu soudu návrh, kterým se domáhají zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále

jen „ZÚR JMK“), vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 17. 9. 2020 usnesením č. 2835/20/Z33, a to ve shora uvedených částech.

II. Shrnutí procesního postoje navrhovatelů

II.A Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

2. Podle navrhovatelů bylo vymezení koridoru pro komunikaci 43 jako koridoru pro silnici I. třídy I/43 provedeno v rozporu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), po jeho novelizaci zákonem č. 268/2015 Sb. Předmětná novelizace dle navrhovatelů zrušila kategorii „rychlostní silnice“ a nově definovala kategorie „dálnice I. třídy“ a „dálnice II. třídy“. Současně komunikace, pro které bylo používáno označení „rychlostní silnice“, převedla na základě splnění aspoň jednoho ze dvou v zákoně specifikovaných kritérií mezi „dálnice II. třídy“.
3. Podle navrhovatelů musí být ZÚR v souladu se zákonem, neboť se jedná o podzákonný akt. To platí také pro politiku územního rozvoje z roku 2015 (dále jen „PÚR“). Výklad PÚR a ZÚR tak musí být v souladu se zákonem o pozemních komunikacích a musí být také eurokonformní. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „nařízení TEN-T“) byla komunikace 43 v 1. aktualizaci PÚR potvrzena jako součást sítě TEN-T.
4. Podle navrhovatelů odpůrce pochybil, jestliže vycházel pouze z PÚR, které nerespektovaly účinné znění zákona o pozemních komunikacích. Navrhovatelé namítají, že novelizace zákona o pozemních komunikacích dopadla nejen na již existující provozované rychlostní komunikace. Navrhovatelé se domnívají, že novela se vztahovala také na všechny rychlostní komunikace, na které bylo odkazováno v úředních dokumentech a úřední komunikaci – tedy i na PÚR. Zákon o pozemních komunikacích je provázaný nejen na provozované komunikace, ale upravuje také postupy dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu („stavební zákon“). Přitom samotný odpůrce v minulosti novelizace zákona o pozemních komunikacích respektoval. Kupříkladu v rámci ZÚR JMK byly koridory i územní rezervy pro komunikaci 43 vymezeny pro dálnici II. třídy a byly označeny symbolem D43 v době, kdy PÚR užívala označení R43 (body 147 – 148 odůvodnění ZÚR JMK).
5. Vzhledem k tomu, že pro silnice I. třídy a pro dálnice II. třídy platí odlišné požadavky dle ČSN, nejde o pouhou formalitu, neboť kategorizace pozemní komunikace má přímý dopad na územní plánování. V nyní posuzované věci má tato kategorizace vliv na odstupy mimoúrovňových křižovatek („MÚK“) přípustné pro dálnice II. třídy a silnice I. třídy. Vzhledem k požadavkům statutárního města Brna na množství blízko umístěných MÚK není realizace dálnice II. třídy přípustná. To, aby komunikace 43 byla vedena jako průtah Brnem, je nutné také k tomu, aby mohl být politicky prosazován jižní obchvat Kuřimi. Podle navrhovatelů může být jižní obchvat Kuřimi dopravně napojen pouze na Bystrckou/Německou variantu; Optimalizovaná varianta je trasována jinudy a sama tvoří funkční obchvat Kuřimi. Navrhovatelé zdůrazňují, že již ZÚR JMK 2011 odmítly jižní variantu obchvatu Kuřimi. Také pro účely vymezení MÚK v prostoru odbočení jižního obchvatu Kuřimi z koridoru komunikace 43 nejsou splněny podmínky pro dálnici II. třídy.
6. Navrhovatelé namítají, že 2. aktualizace PÚR na pochybení odpůrce nic nezměnila. Také v současnosti je komunikace 43 součástí sítě TEN-T. Je-li komunikace 43 zařazena do sítě TEN-T, pak ve spojení s novelizací zákona o pozemních komunikacích zákonem č. 268/2015 Sb. vyplývá závěr, že i přes změnu označení z R43 na S43 a změnu z označení „rychlostní“ na „kapacitní“ musí být podle PÚR komunikace 43 zařazena mezi dálnice II. třídy.

7. To, že PÚR byla v rozporu s novelizovaným zákonem o pozemních komunikacích, je podle navrhovatelů zřejmé také ze zprávy o uplatňování PÚR a z toho vyplývající úkol stanovený vládním usnesením č. 315 ze dne 6. 5. 2019 „...prověřit v příslušných částech PÚR ČR v souladu se zákonem, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích potřebu převedení silnic kategorie „R“ na kategorii „D“ s názvem „dálnice“...“. Účelovost postupu orgánů veřejné moci má ostatně vyplývat také z porušení kompetenčního zákona Ministerstvem dopravy, které na základě podkladů od pořizovatele Aktualizace ZÚR JMK („AZÚR JMK“) vložilo do Elektronické knihovny legislativního procesu („eEKLEP“) návrh na 2. aktualizaci PÚR, byť nebyl projednán s Ministerstvem pro místní rozvoj, které následně v mezirezortním řízení uplatnilo několik zásadních připomínek. Podle navrhovatelů tak nelze nově přijaté označení S43 v PÚR interpretovat jinak, než jako dálnici II. třídy.
8. Nařízení TEN-T stanoví požadavek zmírňování dopadů tranzitní dopravy na městské oblasti včetně zlepšování ochrany před hlukem a emisemi. Je-li komunikaci 43 součástí sítě TEN-T, musí vyhovovat požadavkům na dálnice II. třídy. Odpůrce namísto toho vymezil koridor komunikace 43 přes hustě obydlenou oblast – druhé největší město v České republice. Podle navrhovatelů tak je vymezení koridoru pro komunikaci 43 jako pro silnici I. třídy I/43 v AZÚR JMK nezákonné. Koridor komunikace 43 by v úseku od dálnice D1 po městys Lysice musel být vymezen v jiné části území kraje či s jinými napojeními na návaznou silniční síť. Dálniční koridor by pak zřejmě nemohl být vymezen v úseku od Svitávky po napojení na dálnici D35, neboť jeho stavbu nelze odůvodnit, jak je patrné také z podkladů centrální (investiční) komise Ministerstva dopravy, podle kterých by měla být zvažována pouze silnice I. třídy.

II.B Rozpor se směrnicí o bezpečnosti

9. Navrhovatelé namítají, že k vymezení koridoru pro komunikace 43 došlo v rozporu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále jen „směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury“). Tato směrnice podle navrhovatelů dopadá na jižní obchvat Kuřimi, protože se má jednat o silnici I. třídy dostupnou z MÚK. Navrhovatelé poukazují na to, že český zákonodárce tuto směrnici řádně a včas netransponoval. Její ustanovení, včetně těch, která vyžadují hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury podle čl. 3, proto mají přímý účinek.
10. V čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury vyžaduje, aby hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury bylo provedeno ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Toto hodnocení však během pořizování a vydávání aktualizace ZÚR provedeno nebylo. Směrnice v rámci hodnocení dopadů požaduje provést analýzu dopadu alternativ a srovnání alternativ. Porovnání alternativ nové komunikace je nutné provést v souvislostech celé silniční sítě, tedy v širších územních souvislostech, což je také úkolem ZÚR. Právě při pořizování ZÚR se stanovují zásadní parametry nové komunikace, která je součástí TEN-T, tj. koridory, resp. trasy hlavních silnic a plochy či vzdálenosti křižovatek. Komunikace 43 je přitom součástí transevropské sítě TEN-T. I pro ni proto v souladu se směrnicí o bezpečnosti platí povinnost provést hodnocení dopadů. Obchvat Kuřimi je navrhován jako komunikace přístupná pouze z mimoúrovňových křižovatek. Jedná se o hlavní silnici ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) směrnice a proto podléhá hodnocení dopadů.
11. Z § 18 odst. 1 stavebního zákona navrhovatelé dovozují, že již na úrovni ZÚR musí být prokazována realizovatelnost záměrů dopravní infrastruktury. Protože nelze povolit realizaci staveb nesplňujících požadavky na bezpečnost, v rámci posouzení realizovatelnosti ZÚR je nutné provést hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu ve smyslu čl. 3 směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

II.C Neposouzení rozumných variant postupem v souladu se zákonem

12. Navrhovatelé namítají, že nedošlo k posouzení rozumných variant v souladu se zákonem. Před úředním povolením důležitých záměrů s potenciálními významnými vlivy na veřejné zájmy na větším území a do práv většího počtu dotčených osob musí dojít v souladu s principy proporcionality a minimalizace zásahů k prověření možného variantního řešení. V situaci, kdy existuje více než jedna „rozumná“ varianta řešení, je prověření variant nezbytné.
13. Navrhovatelé odkazují na četnou judikaturu Nejvyššího správního soudu, která povinnost posouzení variant reflektuje. Navrhovatelé citují závěry z rozsudků Nejvyššího správního soudu, přičemž tyto rozsudky tematicky zařadili do několika dílčích oblastí, a to: 1) obecně otázka posuzování variant v ZÚR, 2) povinnost zabývat se variantami vyplývající ze zásady subsidiarity a minimalizace zásahu posuzované v rámci pátého kroku algoritmu soudního přezkumu opatření obecné povahy, 3) důvody a situace, za nichž musí k posouzení variant dojít a 4) zastupitelstvo územně samosprávného celku nemůže svým postupem omezit nebo vyloučit posuzování těch variant, kde je povinnost posoudit varianty dána z jiného právního titulu.
14. Na základě uvedené judikatury mají navrhovatelé za to, že v případě pořizování AZÚR JMK vyplynula povinnost na posouzení rozumných variant mj. z těchto skutečností: 1) z požadavku MZP jako orgánu příslušného k provedení takového posouzení, 2) z požadavků dotčených územně samosprávných celků a dotčených osob vyjádřených v podaných připomínkách a námitkách, 3) z existence střetu preferované varianty s lokalitami systému NATURA 2000 a 4) v souvislosti s nutností posuzovat kumulativní a synergické vlivy a hledat i jiná řešení.
15. Navrhovatelé dále uvádějí, že naplnění povinnosti variantního posouzení nesmí být pouze formálním postupem bez reálného vlivu posouzení variant na výsledek celého postupu. Do procesu musí být zahrnuty varianty daného záměru, které mohou vést k naplnění daného cíle, které jsou podle dostupných informací realizovatelné a které mohou mít odlišné dopady na chráněné veřejné zájmy a do ústavně zaručených práv fyzických a právnických osob. Nesmí jít o varianty na první pohled nesmyslné. V opačném případě by požadavky na posouzení variant nebyly splněny.
16. Tento požadavek závazně stanovuje hierarchicky nejvyšší právní úprava dané problematiky. Jedná se o čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí („směrnice SEA“). Navrhovatelé doplňují, že termín „rozumná náhradní řešení“ v českém překladu směrnice SEA, neodpovídá anglické a dalším jazykovým verzím. Nejedná se totiž o nějaké „náhrady“. Za těchto skutečností mají navrhovatelé za to, že termín „náhradní řešení“ významově odpovídá termínům „alternativně“ či „variantně“. Jedná se tedy o „rozumné“ varianty. Ze směrnice SEA pak vyplývá povinnost při pořizování AZÚR JMK posuzovat všechny tyto „rozumné“ varianty na stejné úrovni detailnosti.
17. Navrhovatelé dále poukazují na to, že v procesu novelizace zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury (liniový zákon), bylo konstatováno, že čl. 5 odst. 1 směrnice SEA není doposud řádně transponován do národní legislativy. K nápravě tohoto stavu byl novelizován § 19 odst. 2 stavebního zákona, kde je nyní správně formulována povinnost posuzovat na stejné úrovni detailnosti jak variantu doporučenou v návrhu územně plánovací dokumentace, tak i všechny její alternativy.
18. Z výše uvedeného plyne, že stavební zákon a zákon č. 101/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí („zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) ve zněních platných v době pořizování AZÚR JMK trpěly vadou neúplné transpozice směrnice SEA. Je nepochybné, že ke stejnému výsledku se dospěje jak eurokonformním výkladem, tak oprávněnou přímou aplikací jednoznačných ustanovení autentického znění závazné směrnice SEA. Je tedy nesporné, že hodnocení rozumných variant mělo proběhnout právě ve vyhodnocení SEA k AZÚR JMK, nikoliv na jiném místě.

19. Navrhovatelé zdůrazňují, že v případě komunikace 43 existuje dlouhodobě navrhované a následně i částečně prověřované řešení variantní k řešení, které bylo jako jediné uvažováno při pořizování AZÚR JMK. Vedle trasování ve stopě Bystrcké/Německé je možné komunikaci 43 trasovat ve stopě varianty Optimalizované, tj. plnohodnotný obchvat celého města Brna v Boskovické brázdě tvořící současně i severní obchvat Kuřimi. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že se v případě Optimalizované varianty jedná o rozumnou variantu ve smyslu požadavků judikatury a směrnice SEA. Navrhovatelé následně popisují genezi problematiky trasování komunikace 43 od roku 2004. Tuto část uzavírají závěrem, že existenci dvou základních variant řešení komunikace 43 akceptoval i Krajský soud v Brně, který při přezkumu ZÚR JMK z roku 2016 v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931, konstatoval, že zvažované varianty dálnice D43, pro které ZÚR JMK vymezily koridory územních rezerv, budou řádně posouzeny při přetřazení záměru z územní rezervy do koridoru pro samotnou liniovou stavbu, tj. při pořizování AZÚR JMK (body 383, 404 nebo 415 tohoto rozsudku).
20. Závěr, že Optimalizovaná varianta naplňuje definici „rozumné varianty“ podporují navrhovatelé těmito skutečnostmi. Optimalizovaná varianta byla vyhledána v rámci zakázky MŽP z roku 2009. Od tohoto roku na ni MŽP v některých svých vyjádřeních odkazovalo. Optimalizovaná varianta byla při pořizování ZÚR JMK 2011 zahrnuta mezi posuzované varianty. V tehdy prováděném vyhodnocení SEA byla Optimalizovaná varianta vyhodnocena jako varianta výhodnější než varianta Bystrcká/Německá. V ZÚR JMK 2011 to však bylo pominuto a protiprávně byla vymezena varianta Bystrcká/Německá. Ostatně tato skutečnost byla jedním ze dvou důvodů pro zrušení ZÚR JMK 2011 rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526.
21. V ZÚR JMK 2011 byl vybrán a schválen severní obchvat Kuřimi jako samostatná komunikace vedená severně od Kuřimi za průmyslovou zónou. Odmítnut byl přitom jižní obchvat Kuřimi vedený těsně u nově budované obytné zóny „Díly za sv. Janem“ pro cca 1500 obyvatel. Severní obchvat Kuřimi prochází oblastí bez jediné obytné budovy, z velké části za průmyslovou zónou a za kopcem Zborov. Obchvat je z Kuřimi viditelný pouze v úseku několika set metrů, ale i zde je to ve vzdálenosti 500 až 1000 m.
22. Navrhovatelé upozorňují na to, že v ZÚR JMK bylo uvedeno, že „*Za základní varianty, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, lze považovat dálnici D43 ve dvou základních polohách, a to Bystrcké a Boskovickou brázdou.*“ Optimalizovaná varianta byla tedy v ZÚR JMK zakotvena ve formě jednoho ze dvou základních systému územních rezerv pro komunikaci 43.
23. Navrhovatelé považují za nesprávný závěr zdejšího soudu vyslovený při vyhlášení rozsudku ve věci vedené pod sp. zn. 67 A 6/2021, že nepovažuje Optimalizovanou variantu za rozumnou, protože z územní studie údajně vyplynulo, že tato varianta nenaplňuje cíl dopravní účinnosti na území města Brna. AZÚR JMK je strategickým dokumentem, který má stanovit dopravní koncepci pro území celého kraje, a to v návaznosti na území sousedních krajů/států. Řešení dopravní situace v některých částech jednoho města tak nemůže být rozhodujícím kritériem.
24. V napadeném opatření obecné povahy ani v jeho podkladech není stanoveno, že cílem AZÚR JMK měla být blíže nespecifikovaná dopravní účinnost na území města Brna. Dopravní účinnost měla být pouze jedním z mnoha použitých kritérií. Kritéria posuzování jsou v obecné rovině dána cíli územního plánování a každá územně plánovací dokumentace musí pracovat s těmito cíli.
25. Ani podle územní studie není dopravní účinnost kritériem rozhodujícím. Jedná se pouze o dílčí část posuzování variant z hlediska dopravně-urbanistického, které v sobě zahrnuje i další kritéria. Není však zřejmé, jakým způsobem územní studie hodnotila jednotlivá kritéria. Územní studie ani AZÚR JMK neuvádí, jakou váhu jednotlivá kritéria mají. Tato volba vah by navíc musela být odůvodněna s odkazem na cíle a úkoly územního plánování. Tvzení, že by zvolená varianta komunikace 43 byla na území města Brna dopravně účinnou, je tedy nedoložené. Nadto malá

dopravní účinnost Optimalizované varianty odporuje podkladům, které má odpůrce k dispozici a je v rozporu s koncepčním zařazením komunikace jako spojnice dálnic D1 a D35 a také jejím zařazením do sítě TEN-T.

26. Navrhovatelé dodávají, že podle požadavků směrnice SEA se posuzování provádí za účasti veřejnosti. Posouzení, podle kterého se má rozhodnout o vybrané variantě v aktualizaci ZÚR JMK, tak nemůže proběhnout postupem, který není veřejný, tedy v územně plánovacím podkladu.
27. Podle navrhovatelů se odpůrce i přes legitimní očekávání navrhovatelů přímému srovnání Optimalizované varianty s Bystrckou/Německou variantou a srovnání severního obchvatu s jižním obchvatem Kuřimi vyhnul i v rámci AZÚR JMK. Odpůrce pochybil tím, že nesrovnal jím preferovanou Bystrckou/Německou variantu s nezměněnou Optimalizovanou variantou. Místo toho vyvinul mimořádné úsilí k tomu, aby zcela jasný základní věcný spor a jeho řešení maximálně zneprůhlednil. Základ Optimalizované varianty, pro účely srovnání pozměnil odpůrce do té míry, že došlo k významným změnám dopravních proudů. Množství subvariant, které odpůrce vytvořil, je v mnoha částech identické a základní spor o stopu komunikace 43 je tak zamlžen množstvím nepotřebných informací. Nadto velké množství subvariant, které pro účely porovnání vytvořil odpůrce, bylo samotným odpůrcem označeno za zcela nevhodné. Některé subvarianty jsou neúplné či zjevně nesmyslné. Je tedy zřejmé, že zůstala pouze jediná odpůrcem preferovaná varianta a k posouzení rozumných variant vůbec nedošlo. Podle navrhovatelů tak je zjevné, že odpůrce pouze rozostřil a překryl podstatu klíčového střetu dvou variant stopy komunikace 43.
28. Optimalizovanou trasu jako variantu v silniční podobě odpůrce do posouzení nezahrnul. Odpůrce měl pochybit také tím, že neposuzoval Optimalizovanou variantu z důvodu údajného rozporu s platnou ČSN normou. Tvzení odpůrce, že Optimalizované variantě odpovídá v územní studii varianta D.6, není pravdivé. Bylo prokázáno, že návrh Optimalizované varianty v dálniční podobě byl plně v souladu s ČSN normami. Odpůrce vymezil Bystrckou/Německou stopu také v silniční variantě, která měla odstupy křižovatek ve srovnání s Optimalizovanou dálniční variantou menší. Odpůrce měl proto posoudit také Optimalizovanou variantu v silniční podobě. Nově zamýšlené napojení komunikace 43 na dálnici D1 je vzdáleno od stávající MÚK Brno-západ méně než 2 kilometry, a toto řešení je tak v rozporu s ČSN. Navrhovatelé namítají, že do okamžiku realizace obchvatu celého města Brna bude doprava přes Brno dále narůstat. Naopak volbou Optimalizované varianty bude transitní doprava vyloučena mimo Brno. Samotné posouzení variant pak podle navrhovatelů v územní studii bylo provedeno nepřezkoumatelně bez doložení kvantitativních podkladů. Odpůrce podle navrhovatelů zasáhl do jejich legitimního očekávání a narušil princip kontinuity územního plánování. Územní studie není založena na dostatečných datech a kvantifikaci zátěže. Odpůrce zcela ignoroval závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu, kterým byly zrušeny ZÚR JMK 2011 týkající se hledání alternativního řešení.
29. Dálniční varianta D.6 v územní studii nezohlednila oproti Optimalizované variantě odlišnou polohou klíčové MÚK Kuřim-sever a vydání územního rozhodnutí pro odlišně koncipovanou trasu obchvatu Čebína. Je tak zjevné, že varianta D.6 je nesmyslná a k posouzení Optimalizované varianty v územní studii nedošlo, neboť stávající varianta D.6 ponechává část dopravních toků v centru Kuřimi na krajské silnici II/385. To, že by Optimalizovaná varianta výrazně odlehčila Brnu, je patrné také z generelu dopravy Jihomoravského kraje. Podle navrhovatelů je zřejmé, že silniční varianty S.3, S.4, S.5, S.6 a S.8 byly navrženy nesmyslně. Jestliže u těchto variant byly *de facto* navrženy dvě souběžné komunikace vedoucí jako průtah Brnem a druhá v trase obchvatu v Boskovické brázdě a většina vozidel by tak zvolila kratší trasu, nemohla studie dospět k jinému závěru, než že toto řešení je nevhodné.
30. I kdyby soud dospěl k závěru, že Optimalizovaná varianta byla do územní studie zahrnuta, není podle navrhovatelů přípustné, aby k samotnému posouzení variant došlo pouze v územní studii

bez konečného posouzení při pořizování AZÚR JMK. Územní studií nelze nahradit řádné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v územně plánovací dokumentaci. Všechny rozumné varianty – tedy i varianta Optimalizovaná – měly být posouzeny v rámci vyhodnocení SEA. Požadavek na posouzení jednotlivých variant v maximální možné míře v procesu pořizování AZÚR JMK vyplývá také ze stanoviska Ministerstva životního prostředí ke Zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje ze dne 11. 2. 2019, č. j. MZP/2019/710/232.

31. Navrhovatelé dále namítají, že vybraná stopa komunikace 43 byla posouzena až v následně zpracovaném dodatku územní studie, který nebyl vložen do evidence územně plánovací činnosti a nemohl se tak stát zákonným podkladem pro územní plánování. Termín předložení dodatku územní studie byl stanoven na 26. 2. 2019 – tedy dva týdny po skončení lhůty pro vyjádření dotčených orgánů ke zprávě o uplatňování ZÚR JMK. Dotčené orgány tak vydaly souhlasné stanoviska k zahrnutí varianty S.10 Poučené v okamžiku, kdy tato varianta ještě nebyla zpracována.

II.D Nezákonnost posuzování variant v územní studii a SEA

32. Navrhovatelé namítají, že i samotné posuzování variant v územní studii je nezákonné po obsahové stránce, protože nerespektuje požadavky právních předpisů na obsah a kvalitu posuzování. I při vyloučení jednotlivých variant přímo územní studií (což je dle navrhovatelů samo o sobě nezákonné) měly být na územní studii aplikovány požadavky Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR a zásad územního rozvoje na životní prostředí z února 2015.
33. Navrhovatelé postrádají přiměřenou kvantitativní stránku územní studie a vyhodnocení SEA; navíc nebyl zohledněn princip předběžné opatrnosti. Kvantifikace musí vycházet z kvantifikace stanovené nebo akceptované právními předpisy. Pouze numerické údaje popisující zkoumanou skutečnost (kvalitativní hodnocení) jsou přezkoumatelnými údaji. Navrhovatelé nezpochybňují význam predikce dopravy a dopravního modelování; je však potřeba doprovodit je věrohodným odhadem nejistot a tyto nejistoty pak zohlednit při posuzování, zda rozdíly v hlukovém a rozptylovém modelování jsou či nejsou pod statistickou chybou. Přitom územní studie činí závěry i z těch rozdílů, které jsou pod statistickou chybou. Jestliže chybovost dopravního modelování může dosahovat 10 i více %, pak je zřejmé, že rozdíly v hodnocení hlučnosti, rozptylu či dalších hodnocení nejsou vypovídající a územní studie je po odborné stránce nepřijatelná.
34. Klíčovým faktorem pro správnost posouzení negativních vlivů záměrů na životní prostředí a zdraví lidí vyplývajících z AZÚR JMK jsou intenzity dopravy. Vadné predikce intenzit dopravy vedou k vadným predikcím hlučnosti a znečištění ovzduší. Podle navrhovatelů nebylo zohledněno zařazení komunikace 43 do sítě TEN-T. V rámci nejhorší možné varianty intenzity dopravy nebyl zohledněn stabilizovaný stav, tedy stav po zprovoznění sítě TEN-T jako celku včetně propojení dálnice D1 a D35, ač také Prognóza intenzit automobilové dopravy Ministerstva dopravy předpokládá saturaci dopravy zhruba kolem roku 2050. Naopak pro účely zpracování technicko-ekonomické studie ke komunikaci 43 tentýž zpracovatel (PK Ossendorf) předložil Ředitelství silnic a dálnic predikce pro rok 2040 v souvislosti s očekávaným propojením dálnic D1 a D35, které jsou přibližně o 50 % vyšší oproti územní studii. Jedná se o zcela zásadní pochybení.
35. To, že predikce intenzit dopravy byly chybné, vynikne také při porovnání s poklady, které měl odpůrce k dispozici – generel dopravy Jihomoravského kraje, Modely intenzit dopravy pro koncept Územního plánu města Brna a Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje, byť i tyto podklady podle navrhovatelů pracují s výrazně podhodnocenými intenzitami dopravy, neboť nezohlednily zařazení komunikace 43 do sítě TEN-

T. Přitom podle navrhovatelů není pochyb o tom, že vytvoření dopravního koridoru přes střední Evropu od Baltu do jižní části Evropy v rámci TEN-T, je zásadním způsobem atraktivní. Podle navrhovatelů tak není pravdou, že je komunikace 43 svou povahou aglomerační; významný podíl tranzitní dopravy ostatně doložilo již dopravní modelování pro ZÚR JMK 2011, neboť předpokládaná intenzita dopravy na ulici Kníničské – jako dálničnímu přivaděči k MÚK – by zůstala prakticky stejná. Totožný závěr plyne také ze stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 6. 5. 2011, č. j. 21/2011-910-UPR/6-Ma, podle kterého přehradní radiála nebude mít funkci přivaděče; tu bude mít dnešní silnice I/43 od obce Česká.

36. Byť bylo dopravní modelování stejně jako i v minulosti (2008 a 2010) provedeno ateliérem ADIAS - nyní je tento ateliér součástí kanceláře HBH Projekt spol. s r.o. -, aktuálně provedené dopravní modelování dospělo k neodůvodněným odlišnostem. Metodika modelování není navrhovatelům známá; pouze na str. A-9 územní studie je uvedeno, že „...*nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomeraci či v jejich blízkosti...*“. Jestliže nebyly uvedené faktory zohledněny, ač mají výrazný vliv na průjezd automobilů dopravně silně zatíženým městem, nejsou výsledky dopravního modelování v územní studii použitelné.
37. Navrhovatelé dále namítají, že přestože závazné právní předpisy stanoví konkrétní způsob, jak má být kvantifikována hluková zátěž, pořizovatel a zpracovatel tyto právní předpisy nerespektovali. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále také „směrnice o hodnocení a řízení hluku“) podle navrhovatelů dopadá na nyní posuzovanou věc a stanoví formu kvantitativních hlukových indikátorů. Česká republika nesplnila – vyjma letmé zmínky ve vyhlášce č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování – povinnost uvést tuzemský právní řád do souladu se směrnicí o hodnocení a řízení hluku dle jejího čl. 14, a navrhovatelé se dovolávají jejího přímého účinku. Jestliže nebylo pro oblast hlukové zátěže provedeno kvantitativní hodnocení, je nezákonné také stanovisko Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje („KHS JMK“) ze dne 4. 11. 2019, č. j. KHSJM 58306/2019/HO/HOK.
38. Jestliže existuje velmi podrobná a závazná metodika pro „akustické plánování“, a to specificky pro plánování hluku z dopravy a v rámci územního plánování, nemůže být pominuta. Ostatně také Ing. Šnajdr v rámci svého expertního posouzení odkázal na závaznou metodiku vycházející ze směrnic. Tvrdí-li pořizovatel a zpracovatel, že vypracovali zcela novou metodiku, pak je zjevné, že nemohli postupovat podle směrnic a hodnocení provedené v územní studii bylo v rozporu s právními předpisy.
39. Podle navrhovatelů bylo také chybně provedeno posouzení znečištění ovzduší, neboť do něj nejsou zahrnuty emise vznikající uvnitř tunelů, byť ve skutečnosti se emise dostávají do širšího okolí tunelů koncentrovaně v místech portálů tunelu a v místech tunelových výdechů. K dnešnímu dni není v České republice tunel, který by využíval odlučovače prachu či exhalací. Podle navrhovatelů tak nelze s takovým řešením (využitím spekulativní technologie) počítat a zahrnout jej do závazných podmínek pro další fáze umístění a povolování staveb. Závěry rozptylové studie tak podle navrhovatelů tam, kde nezahrnují výdechy z tunelů, nevycházejí z kvantifikace dopadů, jsou nezákonné a zatěžují touto nezákonností vyhodnocení oblastí Troubsko, Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Malhostovice, Drásov a jižní části Kuřimi. Nezákonné pominutí tunelových výdechů podle navrhovatelů dokládá také vyjádření zpracovatele Ing. arch. Kynčla při veřejném projednání návrhu AZÚR JMK.
40. Bystrcká/Německá varianta je podle navrhovatelů ve významném střetu s evropsky významnou lokalitou („EVL“) Malhostovické kopečky, neboť již narušením ochranného pásma je narušena ochrana EVL. Přestože koridor komunikace 43 narušuje celistvost EVL, v územní studii a ani v AZÚR JMK tato skutečnost nebyla popsána, vyhodnocena a zohledněna, byť je zřejmé, že tento konflikt byl vyřešen účelovým zúžením koridoru. Účelové zúžení koridoru podle

navrhovatelů mělo za cíl obejít povinnost posoudit varianty koridoru komunikace 43. Chybné je také ocenění negativního vlivu koridoru DS41 na tuto EVL stupněm -1. Podle navrhovatelů se jedná o významný negativní vliv (-2), což je patrné také z hodnocení Mgr. Volfa z roku 2010 a RNDr. Kostkana, Ph.D z roku 2015, podle kterých lze předpokládat významně negativní vliv v důsledku eutrofizace prostředí na koniklec velkokvětý a celistvost krajiny. Evidentní zásah do ochranného pásma EVL tak podle navrhovatelů měl být hodnocen jako významně negativní vliv, a v rámci AZÚR JMK měla být zpracována a posouzena i Optimalizovaná varianta, která v tomto střetu nebyla, a to v rámci vyhodnocení SEA. Stejný závěr plyne i z existence střetu s EVL Bosonožský hájek na úseku I/43 od D1 k MÚK pro Kohoutovice a Žebětín.

41. Navrhovatelé spatřují pochybení odpůrce také v tom, že při posouzení variant v územní studii nebylo respektováno metodické doporučení Ministerstva životního prostředí pro vyhodnocení SEA z února 2015. Jestliže tato Metodika MŽP existovala, měl z ní odpůrce vycházet, případně měl zdůvodnit, proč se od ní odchýlil, neboť použití jiné než oficiální metodiky není přezkoumatelné z důvodu absence vstupních dat (úrovně hluchosti a znečištění ovzduší v tabulární podobě). Podle navrhovatelů výběr tří quasi-variant doporučených územní studií nevznikl v přímé vazbě na vyhodnocení SEA dle Metodiky MŽP, ale na základě vlastní metodiky zpracovatele, který kombinoval různé typy hodnocení – dopravně urbanistické, z hlediska životního prostředí a z hlediska hluku a rozptylu. Samotný výběr variant byl proveden „okometrickou“ metodou („průnik všech tří porovnání“) bez stanovení konkrétních parametrů, což Metodika MŽP nepředpokládá. To navrhovatelé ilustrují odkazem na schéma na str. F-113 dodatku územní studie. Jednotlivé varianty jsou ve schématu v rámci dílčích hodnocení bez pořadí; absence pořadí variant je zřejmé také z abstraktu na str. 53 v územní studii. Ve vztahu k dílčímu kritériu hluk a rozptyl je hodnocení přímo podivné a vzbuzující nedůvěru; kromě toho je hodnocení pro hluk a rozptyl *de facto* duplicitním hodnocením pro životní prostředí. Pořadí variant pro hluk a rozptyl tak má podle navrhovatelů nulovou vypovídající hodnotu, neboť posuzování jsou zatížena závažnými věcnými vadami.
42. Navrhovatelé dále namítají, že byly hrubě podceněny a opomenuty nejvýznamnější negativní vlivy koncentrované v pásu okolo liniové stavby. Zatímco Metodika MŽP požaduje posouzení v pásu do vzdálenosti 2 km od osy liniové stavby, resp. 3 km v případě prašnosti, územní studie zpracovala vlivy pouze do vzdálenosti 400 m od jednotlivých liniových staveb. To je nepřipustné i z hlediska zohlednění kumulativních a synergických vlivů v případě, kdy se vlivy zdrojů znečištění významně překrývají, ale jsou vzdáleny více než 400 m, jak plyne zejména z expertního posouzení Ing. Šnajdra. Jestliže zpracovatel v územní studii vyčíslil hluk pouze do vzdálenosti 400 m, nemohlo dojít k posouzení vlivu koridorů komunikací na blízké plochy obytné zástavby do vzdálenosti až 2 000 m v souladu s Metodikou MŽP. Tato absence vstupních dat tak způsobila nepoužitelnost závěrů územní studie a vyhodnocení SEA. Zpracovatel územní studie a vyhodnocení SEA namísto toho chybějící data nahradil odlišnými parametry, které nemohly plnit shodnou funkci jako chybějící data, neboť nemají vazbu na liniovou stavbu.
43. Podle navrhovatelů jsou Bystrcká/Německá varianta a Optimalizovaná varianta diametrálně odlišné. Optimalizovaná varianta včetně severního obchvatu Kuřimi je ve vztahu k obyvatelstvu, ovzduší, lidskému i veřejnému zdraví výrazně šetrnější. Podle navrhovatelů je tak naprosto vyloučeno, aby míra negativních vlivů vyplývajících z těchto dvou variant byla obtížně rozlišitelná či porovnatelná tak, aby o výběru variant rozhodl blíže nespecifikovaný parametr dopravní obslužnosti. Přitom ze zprávy o uplatňování ZÚR JMK vyplývá, že dopravní obslužnost byla pouze jedním ze šesti rovnocenných rozhodovacích kritérií. Také podle zadání územní studie je nutné jednotlivá rozhodovací kritéria hodnotit komplexně ve vzájemné souvislosti. Navrhovatelé nesouhlasí s dílčím závěrem vyplývajícím z rozsudku zdejšího soudu ve věci sp. zn. 67 A 6/2021 o upřednostnění dopravní účinnosti na území Brna.

44. Jestliže je komunikace 43 podle PÚR součástí sítě TEN-T, měly být při posuzování variant respektovány požadavky nařízení TEN-T. Odpůrce tak podle navrhovatelů pochybil, nerespektoval-li požadavek čl. 10 odst. 2 písm. b) nařízení 1315/2013 věnovat zvláštní pozornost opatřením nezbytným pro zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní silniční dopravy. Obdobně odpůrce nerespektoval povinnost zajistit v městských uzlech zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní silniční dopravy, a to i prostřednictvím obchvatů podle čl. 30 písm. e) nařízení 1315/2013. Odpůrce pochybil také tím, že nezohlednil náklady z hlediska klimatu a životního prostředí tak, aby bylo možné vyhnout se negativním dopadům na životní prostředí (kupříkladu hluku), a to ve smyslu bodu 22 a 35 preambule nařízení.
45. Navrhovatelé namítají nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. To zejména proto, že vyhodnocení SEA pouze odkazuje na územní studii. Závažným nedostatkem je, že v rámci vyhodnocení SEA nedošlo k vlastnímu posouzení hlukové a imisní zátěže.
46. V příloze č. 2a vyhodnocení SEA jsou u záměru pro komunikaci Troubsko-Kuřim ve variantě „DS40-B“ z hlediska tří typů hodnocení, tj. vlivy na ovzduší, vlivy na obyvatelstvo, vlivy na lidské zdraví, uvedeny zcela identické formulace. To je nepřijatelné, neboť se jedná o různé typy hodnocení. Realizaci záměru se pak připisuje přímý, trvalý a kladný vliv (+1/+2) s tím, že díky realizaci záměru dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí záměru. Je však zcela nesrozumitelné, na jaké konkrétní obce je zde poukazováno, protože v trase tohoto úseku žádné takové obce nejsou.
47. Z hlediska nově navrhovaného jižního obchvatu Kuřimi lze stěží daný záměr takto hodnotit, neboť v důsledku realizace tohoto záměru dojde ke zcela zásadnímu negativnímu zatížení nové obytné výstavby na jihu Kuřimi pro 1500 obyvatel. Tvrzení, že dojde ke snížení imisní zátěže u obyvatel v části Kuřimi, je tak zcela nepřiléhavé.
48. U daného záměru je konstatováno překročení hlukových limitů pro Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Troubsko a Brno-Žebětín v rozsahu 37 %. Nicméně nejsou zmiňována opatření k nápravě tohoto již existujícího protiprávního stavu. V daném kontextu zní zcela nepřijatelně hodnocení, ve kterém je naopak uvedeno, že může dojít ke zhoršení imisní situace. Rovněž tvrzení o přibližování komunikace k obytné zástavbě v Bystrci se jeví jako nesouladné s realitou, neboť komunikace obytnou oblast této městské části přímo protíná.
49. Jako absurdní se u daného záměru jeví opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů, které spočívá v optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadu na obytnou zástavbu. Šíře koridoru např. v úseku MÚK Rozdrojovice-Kuřim je pouze 300 m. Při povinnosti umístit v územním řízení do vymezeného koridoru nejen vlastní těleso komunikace, ale i silniční ochranné pásmo, je flexibilita pro posun trasy uvnitř koridoru zcela minimální. To však nemůže mít žádný podstatný vliv na velikost negativního vlivu. Obdobně je tomu i v jiných úsecích této komunikace. Navržená opatření jsou tedy zcela nesplnitelná. Takto vydaná AZÚR JMK je v rozporu s požadavkem na územní plánování stanoveném v § 18 stavebního zákona, tj. vytvářet předpoklady pro výstavbu.
50. Navrhovatelé považují za absurdní a nevykonatelná rovněž další opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů u daného záměru, přičemž závěr, že účinnost daných opatření je velká, je zcela nepřezkoumatelný. Zásadní vadou přílohy č. 2a vyhodnocení SEA je rovněž to, že sloupec nazvaný „Kompenzační opatření“ u daného záměru zůstal zcela prázdný. V rozporu se zákonem tedy nebyla navržena žádná kompenzační opatření, a to ani v jiné části vyhodnocení SEA. Navrhovatelé dodávají, že obdobné vady, jako byly vymezeny výše, se vyskytují rovněž u záměru komunikace Kuřim-Lysice ve variantě „DS41-B“ a záměru Silnice I. třídy Kuřim, jižní obchvat

„DS45“. V případě jižního obchvatu Kuřimi je nutné vést komunikaci na estakádě cca 10 m vysoké, a to doslova přímo před okny nových rodinných domů. Není ani korektní v tomto území hovořit o nárůstu dopravní zátěže, neboť se jedná o nově navrhovanou komunikaci, tj. vznik nové dopravní zátěže. Opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů měla být uvedena v příloze č. 2a SEA. U všech zmíněných komunikací je zde pouze nepřijatelný a nerealizovatelný požadavek „Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadu na obytnou zástavbu. V místě přiblížení komunikace k okrajové zástavbě sídel“.

51. Dále navrhovatelé namítají, že ve vyhodnocení SEA nebyly posouzeny synergické vlivy dopravy letecké, silniční a železniční. Problematika vlivů letecké dopravy je zde zmíněna pouze na metodické úrovni. K reálnému vyhodnocení vlivů letecké dopravy a jejich vzájemného působení spolu s vlivy komunikace 43 nedošlo. Do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nebyl zahrnut ani železniční koridor „DZ03“ a jeho zkapacitnění na území obce Ostopovice. Dále nebyl do vyhodnocení zahrnut koridor pro vysokorychlostní železnici „VRT“, pro který AZÚR JMK zrušila jednu ze dvou územních rezerv, v důsledku čehož zůstala vymezena jen jedna územní rezerva pro variantu „Řeka“. Není podstatné, že se jedná o územní rezervu, měl se zohlednit potenciální vliv záměru VRT, neboť je nutné zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.
52. Dle navrhovatelů bylo povinností pořizovatele AZÚR JMK zajistit, aby vlivy liniových staveb (komunikace 43 a jižní obchvat Kuřimi) byly specificky a odděleně vyhodnoceny pro všechny úseky komunikace, které se od sebe navzájem liší. Jedná se minimálně o navzájem odlišné oblasti Troubsko/Brno-Bosonohy, Brno-Žebětín, Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, Kuřim-severozápad, Drásov/Malhostovice, Vsechovice/Skalička, Lubě, Malá Lhota a Černá Hora. Ve vyhodnocení SEA však posouzení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci provedeno nebylo. Vyhodnocení SEA je tedy nedostatečné a neplní účel předmětné právní úpravy.
53. Ve vyhodnocení SEA rovněž nebylo provedeno posouzení všech MÚK na komunikaci 43. Posouzena nebyla ani MÚK pro napojení jižního obchvatu Kuřimi na stávající silnici I/43. Dle nyní platného § 55 odst. 3 stavebního zákona se záměry vymezené v zásadách územního rozvoje na úrovni územních plánů již neposuzují. Je tedy nesporné, že v ZÚR musí být posouzeny všechny MÚK.
54. Navrhovatelé mají za to, že mnohé z výše uvedených vad a také vady dalších částí provedeného posouzení jsou takové intenzity, že zakládají nepřezkoumatelnost AZÚR JMK pro nedostatek důvodů. Tyto vady ve svém důsledku znemožňují zjistit, proč dal odpůrce přednost zvolené variantě před variantou „Optimalizovanou“.
55. Dle navrhovatelů nedošlo z hlediska posuzování vlivů a kompenzačních opatření k nápravě oproti ZÚR JMK 2011, které Nejvyšší správní soud zrušil jako celek. Naopak se nedostatky stejného typu v AZÚR JMK opakují, a to ve stejné oblasti Troubsko-Ostopovice-Bosonohy. V rámci AZÚR JMK nedošlo k posouzení vlivu komunikace 43 na dálnici D1 a v důsledku této skutečnosti nově vznikajících vlivů. V AZÚR JMK nebyl nijak identifikován ani vyhodnocen předpokládaný nárůst dopravy na dálnici D1 v uvedené oblasti a nejsou tudíž stanovena ani žádná kompenzační opatření.
56. Navrhovatelé uzavírají, že vyhodnocení SEA považují za nezákonné i po vyhodnocení vlivů na trvale udržitelný rozvoj území. Hlavním důvodem nezákonnosti je, že ve vyhodnocení SEA nebyly navzájem posouzeny rozumné varianty komunikace 43 a obchvatu Kuřimi. Nadto se na vyhodnocení SEA vztahují rovněž všechny obsahové nezákonnosti územní studie.

II.E Rozpor s ČSN

57. Navrhovatelé namítají, že vymezení MÚK pro napojení komunikace 43 na dálnici D1 odporuje platným technickým normám (ČSN). Pokud by územně plánovací dokumentace vymezila záměr v rozporu s ČSN, záměr by byl nerealizovatelný, což by vedlo k nezákonnosti. Vzdálenost nově navrhované MÚK (kterou je potřeba počítat od konce připojovacího pruhu k počátku odbočovacího pruhu), od existující MÚK Brno-západ je pouze cca 1 km. Vzdálenost vyžadovaná technickou normou ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ však má být minimálně 2 km. AZÚR neobsahuje odůvodnění přípustnosti navrhovaného řešení.
58. Tuto námitku dávají navrhovatelé do kontextu se skutečností, že k vyloučení Optimalizované varianty komunikace 43 z posuzování v rámci územní studie došlo z důvodu údajné rozpornosti s ČSN 73 6101 — vzdálenost křižovatek, konkrétně pro nedostatečnou vzdálenost křižovatek. Optimalizovaná varianta však dle navrhovatelů je v souladu s technickými normami, naopak přijaté řešení technickým normám odporuje.

II.F Vnitřní rozpornost

59. Navrhovatelé dále namítají částečnou vnitřní rozpornost AZÚR pro nesoulad grafické a textové části. Tento nesoulad podle nich zakládá důvod pro její zrušení. Rozpor vidí v tom, že zatímco textová část AZÚR mluví o nutnosti vybudovat tunel pod Kuřimskou horou a také v částech komunikace vedoucí přes Troubsko, Bystrc, Kníničky, Kuřim a Drásov/Malhostovice, grafická část tunely v těchto místech vůbec nezakresluje. Další nesoulad vidí v tom, že z textové části není jasné, jak bude komunikace 43 napojena na dálnici D1. Textová část o tomto napojení mluví jako o ploše MÚK Troubsko, kterou označuje za plochu proměnlivé velikosti mimo zástavbu. Vymezení této MÚK v grafické části je však velice rozsáhlé a komplexní a vzbuzuje pochybnosti o nevyjevených zájmech zpracovatele AZÚR. Není také jasné, zda v těchto místech má být zachováno přímé propojení silnic I/43 a II/602.
60. Vnitřní rozpornost podle navrhovatelů existuje také mezi vyhodnocením SEA a aktualizací ZÚR ve vztahu k záměru „Odpočívka D1 Troubsko“. Ve vztahu k tomuto záměru SEA identifikovalo potenciálně významný dlouhodobý negativní vliv s ohledem na předpokládaný výrazný nárůst imisní zátěže a jeho dopad na severní oblast Troubska. Umístění tohoto záměru hodnocení SEA považovalo za nevhodné a jeho realizaci podmínilo rozsáhlou řadou opatření, zejména v podobě realizace protihlukových opatření a oddálení plochy od zástavby. Splnění tohoto požadavku je podle navrhovatelů nereálné. Návrhy opatření ve vyhodnocení SEA neobsahují jakékoliv zdůvodnění jejich realizovatelnosti. Příloha č. 2a SEA pouze identifikuje možné negativní vlivy, v rozporu s textovou částí uvádí pouze negativní vliv (-1) a chybí kvalitativní a kvantitativní vyhodnocení vlivů. Pro stejnou vadu Nejvyšší správní soud v roce 2012 zrušil ZÚR JMK z roku 2011.

II.G Neúplnost, nefunkčnost a neproveditelnost záměrů

61. Navrhovatelé dále namítají, že AZÚR neobsahuje některé podstatné části dopravního řešení, což je činí významně neúplným, nefunkčním a tedy nerealizovatelným. Konkrétně spatřují nezákonnost v chybějící MÚK severně od Troubska a také chybějící doprovodné komunikaci ke komunikaci 43 v úseku mezi Bystrcí a dálnicí D1.
62. Návrh nového územního plánu města Brna podle navrhovatelů ukázal neúplnost a nerealizovatelnost dopravního řešení předpokládaného aktualizací ZÚR. Územní plán totiž předpokládá nutnost další MÚK na komunikaci 43 v prostoru těsně nad Veselkou, aby se zajistilo napojení komunikace 43 a Bosonoh. Podle navrhovatelů to prokazuje vadu a nefunkčnost AZÚR

a současně vadnost vyhodnocení SEA. Přitom je nesporné, že MÚK na nadmístních (republikových) záměrech jsou jejich nedílnou součástí a jako takové musí být vymezeny současně s vlastním koridorem komunikace.

63. Dalším problémem je chybějící koncepce doprovodné komunikace mezi Bystřicí a dálnicí D1, která je nutná a je třeba ji vymezit již na úrovni zásad územního rozvoje, protože jde o komunikaci nadmístního významu.

II.H Nezákonné vypořádání předložených znaleckých posudků a odborných vyjádření

64. Navrhovatelé také namítají, že se odpůrce nedostatečně vypořádal s jejich námitkami a připomínkami, které podali k návrhu AZÚR JMK. Námitky a připomínky byly podloženy řadou odborných posouzení, včetně znaleckého posudku, z nichž vyplynuly podstatné věcné vady týkající se především obsahu územní studie, která představovala ve vztahu k vymezení koridoru komunikace 43 a obchvatu Kuřimi v zásadě jediný podklad, z něž vycházel návrh AZÚR JMK.
65. Odpůrce se s předloženými odbornými posouzeními a v nich namítanými vadami vypořádal dvěma způsoby, oba považují navrhovatelé za nezákonné. Na 29. zasedání zastupitelstva odpůrce bylo deklarováno, že je prováděn výběr nejvhodnější varianty. Pořizovatel AZÚR JMK navrhl, aby v rámci usnesení zastupitelstva byly před podbody o výběru nejvhodnějších variant, tedy i varianty komunikace 43, předrženy podbody o tom, že zastupitelstvo bere na vědomí předložená odborná vyjádření i reakci projektanta; tím si pořizovatel postavil na jisto, že namítané vady územní studie nebudou brány z rozhodnutí zastupitelstva dále v úvahu a zastupitelstvo nezpochybní územní studii a dosavadní průběh pořizování AZÚR JMK. Zastupitelstvo tak hlasovalo *de facto* o ignorování odborně identifikovaných vad.
66. Namítané vady územní studie doložené odbornými posouzeními pořizovatel nevypořádal, a to ani za účasti dotčených orgánů nebo nezávislého odborníka. Konkrétně pokud jde o problémy hlukového hodnocení, bylo zastupitelům předloženo pouze vypořádání zpracovatele územní studie, tedy osoby věcně podjaté. K namítaným vadám se nevyjádřila ani Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje, přestože měla všechna expertní posouzení k dispozici. V případě kritického expertního posouzení z hlediska znečištění ovzduší bylo zastupitelům předloženo vyjádření Ministerstva životního prostředí, které však bylo zcela nekonkrétní a přímo se nevztahovalo k jednotlivým bodům kritického expertního posouzení.
67. I v rozhodnutí o námitkách a ve vypořádání připomínek je odkazováno na reakci zpracovatele územní studie. Pokud odpůrce nehodlal vyhovět námitkám a připomínkám, měl provést dokazování a argumentaci vyvrátit. Všechny námitky a připomínky odkazující na odborná vyjádření měly být vypořádány v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány, konkrétně Ministerstvem životního prostředí a KHS JMK. Vypořádání námitek a připomínek navrhovatelů je proto nepřezkoumatelné.

II.I Střet zájmů zpracovatele územní studie a návrhu AZÚR JMK

68. Navrhovatelé namítají existenci důvodného podezření ze střetu zájmů zpracovatele návrhu napadené aktualizace zásad územního rozvoje, společnosti knesl kynčl architekti s.r.o. (dále jen „knesl kynčl architekti s.r.o.“), a jednatelů a společníků této společnosti, doc. Ing. arch. Jakuba Kynčla, Ph.D. a Ing. arch. Jiřího Knesla. Střet zájmů je natolik závažným problémem, že k tomu, aby nastaly negativní právní důsledky s ním spojené, právní předpisy obvykle ani nevyžadují důkaz o existenci střetu zájmů, ale postačuje pouhé riziko či pochybnosti o jeho možné existenci.
69. Důvod tohoto podezření spočívá dle navrhovatelů ve skutečnosti, že knesl kynčl architekti s.r.o. zároveň zpracovávala také územní studii, která byla podkladem napadené AZÚR JMK. To vytváří

důvodné pochybnosti o tom, zda knesl kynčl architekti s.r.o. přistupovala k územní studii jako podkladu AZÚR JMK nestranně, a zda objektivně hodnotila námitky subjektů, upozorňující na její vady. Pokud by byla územní studie zpochybněna, mělo by to pro knesl kynčl architekti s.r.o. negativní vliv z hlediska smluvního finančního plnění a dodržení politicky exponovaného časového harmonogramu zpracování návrhu.

70. Podezření ze střetu zájmů dle navrhovatelů pramení i z toho, že klientem knesl kynčl architekti s.r.o. jsou soukromí developeři. Společnost knesl kynčl architekti s.r.o. od roku 2008 spolupracuje s developerem obytného souboru Kuřim Záhoří. V procesu posuzování vlivů tohoto obytného souboru na životní prostředí (EIA) zpracovatel oznámení EIA evidentně vycházel z informací od knesl kynčl architekti s.r.o., že rychlostní komunikace R/43 má procházet po západním okraji území Kuřimi, ač v roce 2017 nebylo rozhodnuto, zda tudy uvedená rychlostní komunikace skutečně povede.
71. Dle navrhovatelů dále bylo překvapivé, že po celou dobu pořizování územní studie byla jako invariantní prvek řešení zahrnuta komunikace diagonálně protínající oblast plánovaného obytného souboru Kuřim Záhoří, která byla později z důvodu jejího lokálního významu vypuštěna. Doposud nezastavěné území Kuřim Záhoří se dle navrhovatelů nachází v těsné blízkosti současné komunikace I/43 a jako takové zjevně není příliš vhodné pro obytnou výstavbu. Na jižní obchvat Kuřimi přitom bude převedena část dopravy ze stávající komunikace I/43, což by se v případě severního obchvatu nestalo. V ZÚR JMK z roku 2011 byl přitom vymezen severní obchvat Kuřimi jako záměr s menšími negativními dopady na obytnou zástavbu a životní prostředí a byl odmítnut obchvat jižní. Územní studie pro AZÚR JMK tak představovala zásadní obrat bez přesvědčivého odůvodnění a bez posouzení variant. Dle navrhovatelů odvedení části dopravy z komunikace I/43 způsobí zvýšení ceny nemovitostí v dané lokalitě o 10 %, což navýší zisk developera o 1,2 mld. Kč.
72. Další důvod podezření ze střetu zájmů dle navrhovatelů představuje skutečnost, že manželka Ing. arch. Jiřího Knesla od počátku března 2017 až dosud pracuje pro Jihomoravský kraj ve funkci referentky agendy územního plánování, na odboru územního plánování a stavebního řádu. Vinou této propojenosti mohli mít architekti přístup k interním informacím o procesech územního plánování, případně také o představách Jihomoravského kraje coby zadavatele veřejné zakázky o jím preferovaných metodických postupech. To je významné zejména s ohledem na skutečnost, že v rámci zadávacího řízení hrálo velkou roli (mělo 20 % váhy) subjektivní kritérium „metoda zpracování díla“ a za toto kritérium obdržela knesl kynčl architekti s.r.o. plný počet bodů (20 bodů), což významně přispělo k jejímu vítězství ve výběrovém řízení.
73. Podle § 14 Profesního a etického řádu České komory architektů se za střet zájmů architekta ve vztahu ke klientovi považují zejména takové případy, kdy předmět zakázky souvisí též s jinou činností, popřípadě majetkem nebo jinými zájmy architekta, které jsou nebo mohou být zneužity ku prospěchu architekta a ke škodě klienta. Podle § 23 téhož předpisu architekt předchází vzniku střetu zájmů ve vztahu k laické i odborné veřejnosti, zejména se vyvaruje situace, v níž by při výkonu odborné správní činnosti rozhodoval ve věci, v níž sám vypracoval pro klienta příslušné dokumenty nebo k níž vypracoval odborný posudek nezbytný jako podklad pro toto rozhodnutí. Předmět zakázky AZÚR JMK dle navrhovatelů souvisí s činností architektů pro soukromé developery, pro které je výsledná podoba zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje klíčovým aspektem jejich podnikatelských záměrů. Na tento střet zájmů architekti odpůrce dle dostupných informací neupozornili. Obdobný případ již ČKA v minulosti řešila v kauzu architektů Dokoupila a Kobzy v rámci projektu brněnského Auparku. Dospěla přitom k závěru, že mohlo dojít ke střetu veřejného a soukromého zájmu, pokud architekti zastupovali zájmy soukromého investora polyfunkčního centra a současně pro magistrát zpracovávali územní studii s ohledem na zájmy města. Na hrozící střet zájmů knesl kynčl architekti s.r.o. poukazovaly již v minulosti mnohé subjekty, jejich klíčovými argumenty se ovšem nikdo nikdy nezabýval.

74. Pokud by byl zpracovatel územní studie nebo územně plánovací dokumentace v možném střetu zájmů ve smyslu porušení § 23 Profesionálního a etického řádu České komory architektů, výstup jeho činnosti by se stal nepoužitelným jako dokument, který má být závazný pro výkon státní správy. Navrhovatelé proto žádají, aby soud v tomto řízení samostatně posoudil a vyhodnotil otázku, zda došlo k porušení uvedeného ustanovení.
75. Odpůrce z popsaných problémů nevyvodil žádný závěr a nápravu nesjednal. Přitom jí mohl sjednat relativně snadno, a to zajištěním jiného zpracovatele pro AZÚR JMK, u kterého by nebylo pochyb o tom, že není ve střetu zájmů.

II.J Systémová podjatost zatěžující proces pořizování AZÚR JMK

76. Proces pořizování AZÚR JMK je dle navrhovatelů zatížen systémovou podjatostí a vinou zapojených správních orgánů nikdy nedošlo k posouzení otázky systémové podjatosti. Existenci nadkritického rizika systémové podjatosti v důsledku nepřipustného politického tlaku dovozují (a dovozovali již v průběhu procesu přijímání AZÚR JMK) navrhovatelé z toho, že náměstek hejtmana po veřejném projednání sdělil, že AZÚR JMK budou schvalovány na zasedání zastupitelstva 17. 9. 2020 před krajskými volbami. Úředníci tudíž byli při vypořádání námitek a připomínek pod časovým tlakem splnění politického úkolu. Lhůta pro řízení o AZÚR JMK byla dle navrhovatelů příliš krátká. Navrhovatelé odkazují i na nepravdivé a zkreslující mediální výstupy náměstka hejtmana. Problematické bylo i to, že zpracovatel AZÚR JMK byl současně zpracovatelem územní studie a měl vazby na developera v území a zároveň zpracovává územně plánovací dokumentaci pro město Kuřim; starosta města Kuřim přitom emotivně prosazuje jižní obchvat Kuřimi.
77. Odpůrce pochybil tím, že nepostupoval podle § 14 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), což odůvodnil tím, že nejsou vzneseny žádné konkrétní důvody podjatosti určitých osob, o námitce již bylo pravomocně rozhodnuto, neboť jiné subjekty podaly námitky obdobné, a mohlo by se z tohoto důvodu jednat o zneužití práva.
78. Ministerstvo pro místní rozvoj a odpůrce se svým nesprávným postupem (tím, že řádně nevypořádali indicie, argumenty a důkazy nasvědčující existenci možného tlaku na výkon přenesené působnosti) vyhnuli tomu, aby došlo k posouzení otázky systémové podjatosti a *de facto* vyprázdnilo právo na ochranu proti systémové podjatosti. Odpůrce nepostupoval v souvislosti s namítanou systémovou podjatostí podle 14 odst. 3 správního řádu, ačkoliv tak postupovat měl, a ani Ministerstvo pro místní rozvoj nepostupovalo na základě § 14 odst. 4 správního řádu podle § 131 odst. 4 správního řádu, ačkoliv tak postupovat mělo, což ve svém důsledku dle navrhovatelů vede i k nezákonnosti samotné AZÚR JMK. Oba orgány také postupovaly v diametrálním rozporu k dobré správní praxi, což navrhovatelé dokládají několika příklady napříč orgány státní správy.

Doplnění návrhu ze dne 16. 2. 2022

79. Doplnění návrhu ze dne 16. 2. 2022 je koncipováno jako polemika s úvahami zdejšího soudu v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306. Navrhovatelé uvádějí, že tvrzení zdejšího soudu, že sledovaným účelem hledaného řešení je především dopravní účinnost na území města Brna, nemá oporu v AZÚR JMK ani v Územní studii. Dopravní účinnost měla být pouze jedním z mnoha sledovaných kritérií. Podle navrhovatelů je nesprávný i argument soudu, že zvolená varianta oproti Optimalizované variantě odvede část dopravy z velkého městského okruhu, a tím odlehčí podstatné části obyvatel města Brna. I dle územní studie jsou rozdíly v intenzitách dopravy nepodstatné a nadto v jiné části území intenzita dopravy vzroste. Dopravní modely použité v územní studii jsou nadto dle navrhovatelů nepřesné.

80. Svým závěrem o nepřesnosti modelování v delším časovém horizontu zdejší soud dle návrhů popírá základy územního a dopravního plánování a obecně i vytváření jiných koncepcí pro rozhodování veřejné správy. Odpůrce měl naopak postupovat dle zásady předběžné opatrnosti a posuzovat nejhorší možnou variantu budoucího vývoje. Dle návrhů měla být použita komplexnější metoda modelování s využitím prognostického dopravního modelu dle technických podmínek Prognózy intenzit automobilové dopravy TP 225.
81. Navrhovatelé opakují, že komunikace I/43 měla být posouzena jako součást sítě TEN-T včetně budoucího napojení na dálnici D35. Je zcela nelogické předpokládat, že by celoevropsky významná komunikace nesloužila z významné části pro tranzitní dopravu. Korektní započtení dopravních proudů generovaných propojením dálnic D1 a D35 by dramaticky změnilo vyhodnocení variant komunikace 43, neboť z transevropské dopravy mající svůj původ mimo ČR a z dálkové dopravy mající původ na dálniční síti ČR by logicky byla jen menší část dopravou cílovou do Brna, a naopak větší část by byla dopravou tranzitní. Nadto i dle studie dopravního proudu z roku 2005 činí podíl tranzitní dopravy asi 19 %.
82. V doplnění návrhů dále opakují, že ve skutečnosti nebyla v Územní studii posouzena Optimalizovaná varianta, nýbrž její modifikovaná varianta (posunutí MÚK Kuřim – sever o cca 200 m směrem k dálnici D1), což podstatně ovlivnilo předpokládané dopravní proudy. Varianta S.10 pak v Územní studii vůbec nebyla posouzena, neboť dodatek č. 2 ke smlouvě o zadání Územní studie nebyl schválen k využití dle § 25 stavebního zákona a nedošlo k jeho vložení do evidence územně plánovací činnosti. Dotčené orgány proto nemohly vycházet z předpokladu, že varianta S.10 byla Územní studií prověřena. Dle návrhů se všechny nezákonnosti posuzování variant v Územní studii vztahují také na SEA, přičemž vadou je také neposouzení synergických vlivů letecké dopravy.

III. Shrnutí procesního postoje odpůrce

83. Odpůrce ve svém vyjádření odkazuje na svou argumentaci přednesenou k návrhu ve věci posuzované zdejším soudem pod sp. zn. 67 A 6/2021. Uvádí, že Optimalizovaná varianta byla v Územní studii porovnána s označením D.6, a to s drobnou úpravou oproti návrhu Ing. Kalčíka, která však nemohla významně ovlivnit její celkovou účinnost. Úprava spočívala v posunu MÚK u Čebína, kde původní technický návrh neodpovídal současným požadavkům norem. Varianta D.6 nebyla z hlediska dopravně urbanistického doporučena zejména pro svojí výrazně nižší dopravní účinnost. V případě variant s bystrckou stopou dochází k mnohatisícovým snížením intenzit dopravy na Svitavské radiále a brněnském VMO oproti variantám s bítýšskou stopou. Realizace komunikace bude v budoucnu spojená s opatřeními pro zmírnění jejího dopadu na životní prostředí a zdraví obyvatel, která bohužel není možné zrealizovat v centrální zástavbě města. Proto z pohledu odpůrce i 10% rozdíl v dopravní účinnosti, ač zanedbatelný z pohledu návrhů, představuje bezpečný rozdíl mezi rozumnou variantou a nerozumnou variantou.
84. Na výsledky dopravního modelování je dle odpůrce nutno pohlížet jako na výstup zjištěný výpočtovými algoritmy; v oblasti Brna může sehrát významnou roli i řešení jednotlivých MÚK, způsob napojení území na nadřazenou komunikační síť, případná dopravní opatření či kapacitní možnosti jednotlivých úseků a dopravních uzlů. Odpůrce nemá pochybnost o tom, že dopravní modelování proběhlo správně.
85. Odpůrci nejsou známy podklady, které by osvědčovaly potenciální tranzitní vztahy. Navrhovatelé si protirečí, když na podkladě studie z roku 2005 na jednu stranu nesouhlasí s tvrzením odpůrce, že komunikaci 43 bude sloužit zejména pro místní zdrojovou a cílovou dopravu, a na druhou stranu z výsledků studie plyne, že z celkových přepravních vztahů netvořil tranzit ani 19 %. Odpůrce k tomu dodává, že tuto studii považuje za překonanou, neboť dopravní vazba prodlužující komunikaci 43 přes Jeseníky na hranici s Polskem již není uvažována. Nicméně i ze

studie je patrné, že stěžejním problémem je vytvoření alternativního severního přivedení silniční dopravy do města Brna.

86. Námitka systémové podjatosti vznesená jedním z navrhovatelů se nezakládala na žádných skutečnostech, z nichž by bylo možné pochybnosti o nepodjatosti jednotlivých úředních osob dovodit. Odpůrce má za to, že s ohledem na načasování bylo jejím jediným účelem vytvoření časového tlaku, který by znemožnil rozhodování zastupitelstva odpůrce před volbami do zastupitelstva v roce 2020. Ve zbytku odpůrce odkazuje na své vyjádření a odůvodnění rozsudku zdejšího soudu ve věci sp. zn. 67 A 6/2021 a navrhuje, aby soud návrh zamítl.

IV. Shrnutí procesních postojů osob zúčastněných na řízení

87. Osoby zúčastněné na řízení z řad obcí, které se ve věci písemně vyjádřily, jsou proti zrušení AZÚR JMK; vyhovění návrhu by podle nich mělo významný negativní vliv do jejich práva na samosprávu a možnost zajistit udržitelný rozvoj obce, jako podstatnou vnímají silniční dostupnost města Brna pro své občany, která je důležitým faktorem pro udržení obydlivosti venkova. Navrhují proto, aby zdejší soud návrh v celém rozsahu zamítl. Dovolávají se přitom legitimního očekávání pramenícího z rozsudku ve věci vedené pod sp. zn. 67 A 6/2021 a vyjadřují plnou podporu odpůrci.
88. Osoby zúčastněné na řízení z řad fyzických osob (osoby zúčastněné na řízení 14, 27 a 31) naopak procesní postoj odpůrce nepodporují. Osoba zúčastněná na řízení 14 uvádí, že proti napadené AZÚR JMK podávala námitky a cítí se být dotčena na svém právu na příznivé životní prostředí a právu vlastnickém. Před jednáním předložila osoba zúčastněná na řízení rozsáhlou písemnou polemiku s odůvodněním rozsudku zdejšího soudu ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306. Rovněž osoba zúčastněná na řízení 27 polemizuje se závěry zdejšího soudu vyslovenými v citovaném rozsudku a zdůrazňuje, že proti právu odpůrce na samosprávu stojí ústavní práva každého z dotčených občanů. Osoba zúčastněná na řízení 31 proti napadené AZÚR JMK podávala připomínky a taktéž se cítí být dotčena na svém právu na příznivé životní prostředí a právu vlastnickém.

V. Podmínky řízení

89. AZÚR JMK je opatřením obecné povahy. Nabyla účinnosti dne 31. 10. 2020. Podle § 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), lze návrh podat do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Zmeškání lhůty pro podání návrhu nelze prominout, a to ani ve vazbě na navazující správní rozhodnutí, opatření nebo jiný úkon nahrazující rozhodnutí. V nyní posuzované věci je zjevné, že byl-li návrh podán dne 1. 11. 2021, byl podán včas.
90. V návrhu je jasné uvedeno, z jakých skutkových a právních důvodů považují navrhovatelé příslušnou část AZÚR JMK za nezákonnou a jaké důvody mají vést k jejímu zrušení. Z tohoto pohledu je návrh projednatelný.
91. Navrhovatelé nezpochybňují, že AZÚR JMK byla vydána orgánem, který k tomu měl pravomoc, nezpochybňují ani skutečnost, že tento orgán nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové). V nyní posuzované věci je i podle zdejšího soudu evidentní, že AZÚR JMK byla vydána příslušným orgánem v mezích jeho působnosti, který k tomu měl i pravomoc.
92. Aktivně legitimován k podání návrhu je podle § 101a odst. 1 s. ř. s. ten, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech vydaným opatřením obecné povahy. Aktivní legitimace navrhovatelů se tak zakládá pouhým tvrzením dotčení na jejich právech opatřením obecné povahy. To, zda jsou

navrhovatelé skutečně na svých právech dotčení, závisí na skutkových okolnostech konkrétního případu, jde však již o otázku věcného posouzení důvodnosti návrhu (shodně usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120, č. 1910/2009 Sb. NSS).

93. V nyní posuzované věci jsou navrhovateli fyzické osoby v postavení zástupců veřejnosti a spolky.
94. Navrhovatelé a), c), d), e), f), h) a i) jsou fyzickými osobami, a předně uvádějí, že ve vztahu k aktualizaci ZÚR JMK vystupují jako zástupci veřejnosti. Podle § 23 stavebního zákona jsou zástupci veřejnosti aktivně legitimováni k podání návrhu (výrok II. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 3. 2016, č. j. 4 As 217/2015 – 182, č. 3415/2016 Sb. NSS). Odpůrce aktivní legitimaci fyzických osob – zástupců veřejnosti nezpochybnil a ani zdejší soud neshledal žádné důvody, pro které by některá z uvedených osob neměla být k podání návrhu aktivně legitimována.
95. Jestliže navrhovatelé a), c), d), e), f) a h) odkazují na možnost dotčení svých práv uskutečněním konkrétních záměrů vymezených v aktualizaci ZÚR JMK mj. s ohledem na vlastnictví nemovitostí v konkrétních dotčených lokalitách na území Jihomoravského kraje, podstatné je, že navrhovatelé předně odkazují na svoji aktivní legitimaci jako zástupců veřejnosti (tu podporují mj. odkazem na výše uvedené usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 3. 2016, č. j. 4 As 217/2015 – 182, č. 3415/2016 Sb. NSS). Byť uvedení navrhovatelé výslovně neuvádějí, že namítají zásah, kromě svých práv, i do práv osob, jejichž zájmy jako zástupci veřejnosti zastupují (pouze navrhovatel i) namítá, že by realizací komunikace 43 došlo ke zhoršení životního prostředí všech občanů obce Všechnovice), tak pokud uvedení navrhovatelé svoji aktivní legitimaci jako zástupců veřejnosti dovozují s odkazem na uvedené usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu, resp. skutečnost, že v procesu pořizování AZÚR JMK vystupovali jako zástupci veřejnosti, nelze dovozovat, že návrh podali pouze ve svém vlastním zájmu. Zdejší soud tak na tyto navrhovatele nahlíží jako na navrhovatele z řad zástupců veřejnosti; ostatně z obsahu návrhu ani neplyne, že by někteří z uvedených navrhovatelů některé návrhové body uplatňovali výlučně jako fyzické osoby („za sebe“) a nikoliv jako zástupci veřejnosti, současně ani odpůrce nezpochybnil, že by tito navrhovatelé nebyli oprávněni kterýkoliv návrhový bod uplatňovat jako zástupci veřejnosti. Pokud navrhovatelé a), e) a h) uvádějí, že k návrhu AZÚR JMK podali nejen námitky jako zástupci veřejnosti, nýbrž také připomínky jako fyzické osoby („za sebe“), tak skutečnost, zda navrhovatelé uplatnili námitky či připomínky ve fázích přípravy opatření obecné povahy či nikoliv, nemá vliv na jejich právo návrh podat (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010 – 116, č. 2215/2011 Sb. NSS).
96. Zdejší soud pouze dodává, že nemá pochybnosti o tom, že by uvedení navrhovatelé a), c), d), e), f) a h) byli legitimováni také jako fyzické osoby (nikoliv v postavení zástupců veřejnosti). Navrhovatelé a), c), d), e), f) a h) jsou vlastníky nemovitostí na území Jihomoravského kraje, konkrétně navrhovatelka a) nemovitostí nacházejících se v katastrálním území Troubsko, navrhovatel c) nemovitostí (ve společném jmění manželů) v katastrálním území Bosonohy, navrhovatelka d) nemovitostí (ve společném jmění manželů) v katastrálním území Bystřec, navrhovatel e) nemovitostí (ve společném jmění manželů) v katastrálním území Rozdrojovice, navrhovatel f) nemovitostí (ve spoluvlastnictví) v katastrálním území Jinačovice, navrhovatelka h) nemovitostí (ve společném jmění manželů) v katastrálním území Malhostovice; to zdejší soud ověřil na základě předložených výpisů z katastru nemovitostí. S ohledem na dopravní řešení vymezené v aktualizaci ZÚR JMK, které navrhovatelé napadají, resp. vedení silniční dopravy v jednotlivých koridorech, v situaci, kdy dotčené nemovitosti navrhovatelů a), c), d), e), f) a h) se nacházejí v jejich blízkosti [v případě navrhovatelky a) jde o plánovanou silnici DS40 a její napojení na dálnici D1 včetně dálniční odpočívky D10 a přeložku silnice III/15274; v případě navrhovatele c) jde o silnici DS40 a její napojení na dálnici D1, včetně přeložky silnice III/15274;

v případě navrhovatelů d), e) a f) jde o plánovanou silnici DS40; v případě navrhovatelky h) jde o silnici DS41, případně také silnice DS40 a DS02 a DS03, které silnice DS41 propojuje], a současně s ohledem na skutečnost, že navrhovatelé v souvislosti s napadenou částí AZÚR JMK tvrdí dotčení práva na příznivé životní prostředí, zdejší soud nemá o jejich aktivní legitimaci žádné pochybnosti. Možnost zásahu do subjektivních práv lze úspěšně dovozovat prakticky u každého vlastníka nemovitostí umístěných v území regulovaném zásadami územního rozvoje; podmínkou aktivní legitimace není ani skutečnost, že se nemovitosti nacházejí přímo v dotčených koridorech.

97. Navrhovatelé b), g), j) a k) jsou spolky. Spolek musí tvrdit, že byl dotčen na svých subjektivních právech, musí mít vztah k dotčené lokalitě a musí být zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění (např. rozsudek zdejšího soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931, či ze dne 17. 9. 2020, č. j. 67 A 3/2020 – 250). Jak zdejší soud ověřil z doložených výpisů ze spolkového rejstříku dotčených navrhovatelů, tito uvedené podmínky splňují, neboť vykazují činnost i v území, ve kterém brojí proti dotčené části opatření obecné povahy. Z doloženého výpisu navrhovatele b/, tj. spolku Občané za ochranu kvality bydlení a životní prostředí v Troubsku, z.s., plyne, že jeho účelem je ochrana přírody, krajiny a kvality bydlení na Brněnsku, tedy i v Troubsku a okolí, před veškerými záměry v územním plánování, územním a stavebním řízení, investičními akcemi a stavbami, zvláště pak výstavbou dopravní infrastruktury a jinými záměry, které mohou ohrozit přírodu a krajinu, a také snaha o zajištění podmínek, aby nemohla být ohrožována kvalita bydlení, veřejné zdraví a životní prostředí. Z doloženého výpisu ze spolkového rejstříku navrhovatele g), tj. spolku Spokojené Díly z.s., plyne, že jeho posláním je chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty lokality Díly za Sv. Jánem a území obce Kuřim a podporovat kvalitu života obyvatel obce, prosazovat principy trvale udržitelného způsobu života, podporovat a aktivně uskutečňovat širší účast veřejnosti ve správních řízeních a veřejnoprávních jednáních, týkajících se rozvoje obce a územního plánování, prosazovat respektování limitů území a naplňování kulturních, společenských a rekreačních potřeb místních obyvatel, podporovat kvalitu životního prostředí, zejména zóny čistého bydlení a veřejné zeleně. Z doloženého výpisu ze spolkového rejstříku navrhovatele j/, tj. Spolku zdravého bydlení Chrudichromy, plyne, že jeho hlavním posláním je ochrana přírody, krajiny, a kvality bydlení v oblasti Chrudichrom a okolí před veškerými záměry v územním plánování, řízení zvláště pak před výstavbou dopravní infrastruktury, která může ohrozit přírodu, krajinu, veřejné zdraví a životní prostředí a zdravý život obyvatel Chrudichrom. Z doloženého výpisu ze spolkového rejstříku navrhovatele k), tj. spolku Za lepší životní prostředí, z.s., plyne, že jeho účelem je ochrana přírody, krajiny a kvality bydlení v oblasti Moravy, a tedy i v Sudicích a okolí, před veškerými záměry v územním plánování, územním a stavebním řízení, investičními akcemi a stavbami, zvláště pak výstavbou dopravní infrastruktury a jinými záměry, které mohou ohrozit přírodu a krajinu, dále snaha o zajištění podmínek, aby nemohla být ohrožována kvalita bydlení, veřejné zdraví a životní prostředí. Ani v případě navrhovatelů b), g), j) a k) tedy není o jejich aktivní legitimaci pochyb, nezpochybňuje ji ani odpůrce.

VI. Posouzení věci

98. Dne 2. 12. 2021 obdržel zdejší soud podání navrhovatelů označené jako námitka nesprávného obsazení soudu. Věc byla v souladu s rozvrhem práce přidělena senátu 67 A. Navrhovatelé namítají, že z rozvrhu práce zdejšího soudu nevyplývá žádné pravidlo, které by určovalo, který ze dvou možných předsedů senátu v oddělení 67 A bude k rozhodování věci určen; z rozvrhu práce není jasné, jakým způsobem bude určen tzv. referující soudce, a za nedostatečně konkrétní považují navrhovatelé taktéž ty části rozvrhu práce, v nichž je stanoveno, že vedoucí kanceláře ve vztahu k návrhům na zrušení opatření obecné povahy „*dbá o celkově rovnoměrné zatížení touto*

agendou“ a při přidělování věci postupuje „s přihlédnutím ke stanoveným poměrům nápadu uvedeným u jednotlivých soudních oddělení“.

99. Pokud jde o tuto argumentaci navrhovatelů, pak podle rozvrhu práce (ve znění účinném ke dni podání návrhu) jsou v senátu soudního odd. 67 A sice zapsáni dva předsedové senátu, avšak z rozvrhu práce lze současně zjistit, že jeden z nich je od 1. 9. 2021 do 28. 2. 2022 dočasně přidělen k Nejvyššímu správnímu soudu. Po dobu jeho nepřítomnosti je tedy zřejmé, že senát soudního odd. 67 A může mít pouze jednoho předsedu. Pokud je senát čtyřčlenný a je jednoznačně určen jeho předseda i pravidla pro určení složení senátu, ústavně právní rozměr z pohledu předvídatelnosti složení soudu konkrétní podoba pravidel rozvrhu práce zásadně nemá (srov. též přímo k rozvrhu práce Krajského soudu v Brně usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2019, sp. zn. IV. ÚS 1499/18). Lze doplnit, že v podmínkách Krajského soudu v Brně předseda senátu fakticky zajišťuje rovnoměrné rozložení nápadu mezi členy senátu tzv. „kolečkem“. Pokud jde o vedoucí kanceláře, navrhovatelé citované pasáže rozvrhu práce stanoví, že dbá o rovnoměrné zatížení senátů touto agendou a přihlédne k poměrům nápadu, tzn. zejména k počtu členů senátu, případně k dlouhodobé nepřítomnosti některého ze členů senátu atd. Rozvrh práce nesvěřuje vedoucí kanceláře žádnou diskreci (prostor pro uvážení) v tom směru, kterému senátu má který spis přidělit, takovou diskreci vedoucí kanceláře nedisponuje ani fakticky.
100. Dne 20. 12. 2021 pak vznesli navrhovatelé námitku podjatosti všech soudců a soudních osob správního úseku Krajského soudu v Brně a navrhli, aby z tohoto důvodu byla věc přikázána k rozhodnutí jinému krajskému soudu. Argumentují tím, že tyto osoby mohou mít bydliště nebo vlastnit nemovitost v území dotčeném koridorem pro významnou dopravní stavbu (kterou komunikace 43 bezesporu je), nebo naopak v území, kterému by tato stavba v plánované trase významně odlehčila, a v takovém případě by bezpochyby měly zájem na výsledku řízení.
101. Podle § 8 odst. 5 s. ř. s. účastník nebo osoba zúčastněná na řízení může namítnout podjatost soudce, soudní osoby, tlumočníka nebo znalce. Námitku musí uplatnit do jednoho týdne ode dne, kdy se o podjatosti dozvěděl; zjistí-li důvod podjatosti při jednání, musí ji uplatnit při tomto jednání. K později uplatněným námitkám se nepřihlíží.
102. Zástupci navrhovatelů bylo dne 15. 11. 2021 doručeno poučení o složení senátu, z něhož je patrné, že věc projedná a rozhodne tříčlenný senát složený ze soudců zařazených do soudního oddělení 67 A, jimiž jsou předseda senátu JUDr. David Raus, Ph.D., předseda senátu Mgr. Petr Šebek a soudci JUDr. Martin Kopa, Ph.D., Mgr. Kateřina Kopečková, Ph.D., a Mgr. Filip Skřivan. Poučení bylo podepsáno Mgr. Skřivanem; při zohlednění pravidel rozvrhu práce tak bylo z osoby referujícího soudce již v tuto chvíli možné zjistit konkrétní obsazení soudu, nadto informace o konkrétním referujícím soudci plyne i ze samostatné listiny obsažené ve spisu (určení referujícího soudce) od počátku jeho žurnalizace. I kdyby však navrhovatelé neměli jistotu o tom, kteří z uvedených soudců budou věc rozhodovat, nebylo by to překážkou námítky podjatosti uplatněné ve shora vymezeném rozsahu. Pakliže byla námitka uplatněna až dne 20. 12. 2021, byla uplatněna opožděně a v souladu s § 8 odst. 5 s. ř. s. k ní nelze přihlížet.
103. Při rozhodování byl zdejší soud vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s. ř. s.). Je třeba předeslat, že o návrhu na zrušení stejného opatření obecné povahy ve věcně téměř totožném rozsahu již zdejší soud v nedávné době opakovaně rozhodoval, a to rozsudky ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306, a ze dne 26. 10. 2021, č. j. 65 A 6/2021 – 465. Od obecných východisek vymezených v těchto rozsudcích se zdejší soud nyní nemá důvod odchylovat a vychází z nich.
104. K přezkumu napadeného opatření obecné povahy zdejší soud přistupoval na straně jedné s vědomím zásady zdrženlivosti ve vztahu k odpůrcem přijatému řešení po stránce věcné (věcné řešení je totiž především věcí odpůrce, jenž si nutně sám musí nést jeho důsledky; srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007 – 73, č. 1462/2008

Sb. NSS), na straně druhé však s vědomím toho, že otázky dodržení procesního postupu při vydávání opatření obecné povahy (včetně testu jeho přezkoumatelnosti) je třeba řešit zásadně obdobně jako při řešení týchž otázek v rámci soudního přezkumu vydaných individuálních správních aktů.

105. Nyní napadené opatření obecné povahy je výsledkem politické diskrece zastupitelského orgánu územní samosprávy (zastupitelstva odpůrce) a projevem práva na samosprávu daného územního celku (odpůrce). Zásah soudní moci do věcného rozhodnutí územní samosprávy, jenž by se odehrál ve stejné intenzitě, v níž svůj souhlas či nesouhlas s postupem odpůrce v průběhu celého řízení před zdejšími soudem projevovali navrhovatelé a osoby zúčastněné na řízení (podle toho, jak se jich zvolené řešení dotýká a jak by se jich naopak dotýkala jiná řešení), a to kupř. až do té míry, že by zdejší soud hodnotil, nakolik je přijaté řešení „vhodnější“ (či „méně vhodné“) než jiné jimi nabízené alternativy, původně mající oporu v ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací, resp. jaké řešení mělo být zvoleno, aby konkrétní práva konkrétních osob byla ochráněna namísto ochrany jiných práv jiných osob, by porušoval ústavní zásady o dělbě moci (srov. například bod 114. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103). Úkolem zdejšího soudu bylo zjistit, zda si odpůrce nepočínal zjevně svévolně či diskriminačně, zda úkoly a cíle, které prostřednictvím územního plánování naplňuje, jsou legitimní a zákonné, a zda v případě omezení práv těch osob, jež s řešením nesouhlasí a jež na svých právech vskutku omezovány jsou, jde o omezení v nezbytně nutné míře vedoucí rozumně k zamýšlenému cíli, přičemž je – s ohledem na důvody, které odpůrce k přijetí řešení vedly – uskutečněno nejšetrnějším možným způsobem (srov. například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018 – 44, a ze dne 15. 3. 2021, č. j. 1 As 337/2018 – 48).
106. Zdejší soud dále předesílá, že rozsah reakce soudu na konkrétní námitky je, co do šíře odůvodnění, spjat s otázkou hledání míry. Povinností soudu je řádně své rozhodnutí odůvodnit, což ovšem nelze vykládat jako požadavek na detailní odpověď na každou dílčí námitku či každý dílčí argument navrhovatelů. Zejména u velmi obsáhlých podání, jako je nynější návrh o rozsahu 95 stran spolu s několika sty stran příloh, by jiný přístup mohl vést až k absurdním důsledkům a k porušení zásady efektivit a hospodárnosti řízení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 – 13, nebo ze dne 3. 11. 2015, č. j. 2 Afs 143/2015 – 71). Zejména u návrhových bodů *C. Neposouzení rozumných variant postupem v souladu se zákonem*, kde navrhovatelé předkládají množství namnoze obecných úvah doplněných odkazy na obecné závěry bohaté judikatury, a u návrhového bodu *D. Nezákonosti posuzování variant v územní studii a SEA*, v níž navrhovatelé popisují značné množství dílčích pochybení zpracovatele územní studie, bylo ambicí soudu zejména řádně se zabývat základní podstatou námitky, nikoli vypořádat každý dílčí argument navrhovatelů nebo z odborného hlediska každý dílčí napadaný aspekt územní studie.
107. Uvedené platí tím spíše pro vyjádření osob zúčastněných na řízení. „*Ačkoliv u osoby zúčastněné na řízení je nutné vycházet z toho, že se v soudním řízení správním jedná (také) o „její“ spor, není to ona, kdo určuje „program“ soudního projednávání žaloby. Může předmět sporu stanovený žalobcem komentovat, podporovat jeho důvody nebo naopak vyvracet důvodnost žalobcem uplatněných námitky po stránce skutkové i právní a na relevantní důvody jí uplatněné musí soud v odůvodnění svého rozhodnutí přiměřeně reagovat. Pokud soud podstatné námitky uplatněné v žalobě náležitě posoudí a vypořádá v odůvodnění, zpravidla tím rovněž (alespoň implicitně) odpoví na argumenty uplatněné osobou zúčastněnou na řízení.*“ (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016 – 123). Shora uvedené platí zvláště tehdy, jsou-li vyjádření osob zúčastněných na řízení koncipována tak, jak je tomu v nyní posuzované věci – jako polemika s konkrétními odstavci předchozího rozhodnutí zdejšího soudu ve skutkové i právně obdobné věci. Vyjádření osoby zúčastněné nemůže suplovat opravný prostředek proti předchozím rozhodnutím zdejšího soudu. Soud se v nyní posuzované věci s obsahem vyjádření osob zúčastněných na řízení důkladně seznámil, nicméně s ohledem na strukturu odůvodnění tohoto rozsudku již nepovažoval za nutné se k výtkám stran svého

postupu v minulých řízeních jednotlivě podrobně vyjadřovat, čehož se zejména osoba zúčastněná na řízení 14 v průběhu jednání domáhala.

108. Zdejší soud po skutkové stránce vycházel zejména z obsahu spisového materiálu, který byl odpůrcem předložen. Rozsáhlým důkazním návrhům se zdejší soud podrobně věnoval v průběhu jednání. Ve stručnosti lze shrnout, že pokud některým návrhům na provedení důkazu soud nevyhověl, šlo o důkazní prostředky, které jsou obsaženy ve správním spisu, případně listiny vztahující se k záměru v jiné podobě (hodnocení Mgr. Volfa z roku 2010), vyjadřující subjektivní hodnocení kvality územní studie („znalecké“ posouzení Ing. Hadlače a posouzení Ing. Strnada z roku 2020), nebo listiny, které nebyly nikým předloženy (hodnocení RNDr. Kostkana z roku 2015). Zdejší soud neprovedl důkaz ani dokumenty obsahujícími toliko argumentaci navrhovatelů (podnět k zahájení kárného řízení a jeho doplnění, stížnost proti postupu České komory architektů), vyjadřujícími právní názory Ministerstva vnitra k systémové podjatosti a týkajícími se posuzování systémové podjatosti v územním či stavebním řízení (tedy nikoli v procesu pořizování územně plánovací dokumentace). Ke zjištění skutkového stavu věci by dle zdejšího soudu nepřispělo ani provedení důkazu videozáznamem z veřejného projednání AZÚR JMK, neboť citace předkládané navrhovateli a jednou z osob zúčastněných na řízení nebyly zpochybněny, a nadto procesní závaznost neformalizovaných a izolovaných výroků dotčených osob v průběhu veřejného projednání je značně omezená a v podstatě nemůže zpochybnit (ale ani nahradit) obsah vlastní územně plánovací dokumentace.
109. ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací vymezily územní rezervy pro záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim. Kromě varianty Bystřcké (RDS01-A) byla zvažována varianta Optimalizovaná MŽP (RDS01-C), která vzešla ze studie pořizované Ministerstvem životního prostředí, se dvěma podvariantami - a) RDS01-C/Z (západní obchvat Veverské Bítýšky) a b) RDS01-C/J (jižní poloha v úseku Chudčice – Knínice). Třetí variantou byla varianta Bítýžská (RDS01-B). ZÚR JMK také stanovily, že rozhodnutí o výsledné variantě D43 v úseku D1 – Kuřim je podmíněno podrobným prověřením (podle § 30 stavebního zákona zpracováním územní studie).
110. Pokud jde o dálnici D43 v úseku Kuřim – Lysice (RDS34), ta podle ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací plynule navazuje na dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim, v návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona byl tento úsek řešen ve třech variantách, s tím, že rozhodujícím kritériem pro výběr varianty koridoru D43 Kuřim – Lysice jsou především výsledky hodnocení navrhované dálnice jako celku v úseku dálnice D1 – Kuřim – Lysice (– Sebranice – hranice kraje). V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona byla vymezena dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantách Německé (RDS34-A) a Optimalizované MŽP (RDS34-B) jako územní rezerva; varianta „Malhostovická“ (DS01-B) v úseku Kuřim – Lysice, sledovaná v návrhu pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona, byla na základě stanovisek dotčených orgánů, připomínek veřejnosti a výsledků vyhodnocení SEA posouzena jako nejméně příznivá z dalšího sledování vypuštěna. ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací stanovily, že o výsledné variantě bude rozhodnuto v aktualizaci ZÚR JMK na základě prověření variant D43 v úseku D1 – Kuřim v rámci uložené územní studie. Výběr výsledné varianty D43 a její polohy v nejproblematictější úseku D1 – Kuřim do značné míry ovlivňuje výběr varianty a polohu navazujícího úseku D43 Kuřim – Lysice. Převedení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy současně umožňuje v rámci územní studie prověřit kombinaci variant D43 v úsecích D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice a nalézt z nich nejvhodnější kombinaci.
111. Nyní napadenou aktualizací ZÚR JMK byly zrušeny územní rezervy RDS01 ve variantách RDS01-A Varianta Bystřcká; RDS01-B Varianta Bítýžská; RDS01-C (alternativy RDS01 C/Z a RDS01 C/J) Varianta Optimalizovaná MŽP. Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor DS40 Troubsko (D1) – Kuřim, ve variantách DS40-A (D43, dálniční), DS40-B (I/43, silniční) a

DS40-C (I/43 silniční s jihozápadní tangentou) v bystrcké stopě. Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta silniční I/43 (koridor DS40-B přejmenovaný na DS40), ostatní varianty byly vypuštěny. Podle AZÚR JMK byly územní rezervy prověřeny na základě výsledků územní studie a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě. Podle AZÚR JMK územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci AZÚR JMK, současně na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě. V aktualizaci ZÚR JMK proto byly zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace 43. Na základě rozhodnutí zastupitelstva Jihomoravského kraje o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu AZÚR JMK ponecháno silniční řešení komunikace 43 bez jihozápadní tangenty, ostatní varianty byly vypuštěny.

112. V případě úseku D43 Kuřim – Lysice byly v aktualizaci ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS34 ve variantách RDS34-A Varianta Německá a RDS34-B Varianta Optimalizovaná MŽP. Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor DS41 Kuřim – Lysice ve variantách DS41-A (D43, dálniční) a DS41-B (I/43 silniční) v německé stopě; po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta silniční I/43 (koridor DS41-B přejmenovaný na DS41), ostatní varianty byly vypuštěny. Podle AZÚR JMK územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci AZÚR JMK. Konstatovala, že v úseku Kuřim – Lysice mají obě trasy srovnatelný dopravní přínos, zásadní pro výběr je řešení v oblasti kolem Kuřimi; zde se setkává stávající trasa I/43, preferovaná bystrcká trasa komunikace „43“ a preferovaná trasa jižního obchvatu města Kuřimi. Na tyto další záměry má lépe navazovat řešení „43“ v německé stopě, naopak řešení v optimalizované stopě je z pohledu uspořádání silniční sítě v tomto území méně výhodné a není tedy obsaženo v žádné ze tří doporučených variant. V aktualizaci ZÚR JMK tak byly zrušeny územní rezervy RDS34 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v německé stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace 43.
113. Pokud jde o obchvat Kuřimi, ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací vymezily jednak územní rezervu pro komunikaci I/43 Kuřim, konkrétně rezervu pro silnici I. třídy RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat, pro vedení koridoru Kuřim (MÚK Kuřim-jih – D43) – Česká (MÚK Česká – I/43). Současně vymezily územní rezervu pro komunikaci I/43 Česká – Kuřim, konkrétně rezervu pro silnici I. třídy RDS13 I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění, pro vedení koridoru Česká (MÚK Česká – I/43) – Kuřim (MÚK S II/385 Kuřim, severní obchvat – RDS36). Ze ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací k tomu plyne, že v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, jejíž součástí bude i prověření jižního obchvatu Kuřimi v návaznosti na všechny související záměry, i prověření potřeby zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v návaznosti na všechny související záměry.
114. V nyní napadené aktualizaci ZÚR JMK byla zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen návrhový koridor DS45 Kuřim, jižní obchvat. Podle AZÚR JMK byla územní rezerva prověřena na základě výsledků územní studie a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. Územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci AZÚR JMK. Podle AZÚR JMK územní studie na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu.

115. V aktualizaci ZÚR JMK byla zrušena také územní rezerva RDS13 a byl vymezen návrhový koridor DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, a to také s odůvodněním, že územní rezerva byla prověřena na základě výsledků územní studie a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem. Podle AZÚR JMK územní studie na základě komplexního porovnání konstatovala, že maximální účinnosti pro ochranu města Kuřimi vykazuje jižní obchvat Kuřimi a v návaznosti na to pak jako nejvýhodnější řešení pro stávající trasu silnice I/43 uvedla úpravu stávající trasy I/43 s odstraněním bodových závad (zejména realizací MÚK Podlesí, MÚK Kuřim-východ a MÚK Lipůvka). Úprava silnice I/43 je pak sledována až k Lipůvce, včetně přeložky silnice II/379 do Blanska.

VI.A Rozpor se zákonem o pozemních komunikacích

116. Navrhovatelé namítají, že vymezení koridoru pro komunikaci 43 jako koridoru pro silnici I. třídy I/43 bylo provedeno v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích po jeho novelizaci zákonem č. 268/2015 Sb. a v rozporu s nařízením 1315/2013, neboť komunikace 43 byla v 1. aktualizaci PÚR potvrzena jako součást transevropské sítě (TEN-T).
117. Zřízení transevropských sítí mimo jiné v oblasti dopravních infrastruktur vyplývá z čl. 170 Smlouvy o fungování Evropské unie. Podle čl. 1 odst. 1 nařízení 1315/2013 transevropská dopravní síť (TEN-T) sestává z dvouvrstvé struktury skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě. Hlavní síť je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě (čl. 6 odst. 3). Podle čl. 17 odst. 1 písm. a) nařízení 1315/2013 silniční dopravní infrastruktura v rámci globální sítě zahrnuje silnice vysoké kvality. Silnice vysoké kvality jsou podle odst. 3 tamtéž speciálně projektovány a vybudovány pro provoz motorových vozidel a jsou to dálnice, rychlostní silnice nebo standardní strategicky významné silnice.
118. Z mapového podkladu dle přílohy I nařízení 1315/2013 bodu 6.4. vyplývá, že komunikace 43 má být jako plánovaná silnice vysoké kvality zařazena do globální sítě. Brno je tamtéž zahrnuto mezi globální kombinované terminály železniční a silniční dopravy. Z téhož mapového podkladu je také patrné, že silnice vysoké kvality zařazené do hlavní sítě ve směru spojující sever s jihem vede po trase D1 do Ostravy a do Prahy, z Prahy pak dále do Pardubic a odtud na sever, resp. z Prahy do Drážďan. To, že hlavní tah z polského Gdaňsku nevede do Brna přes komunikaci 43, konstatují také podklady a východiska k Politice územního rozvoje České republiky.
119. Podle § 5 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích ve znění do účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. byla silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice určena pro rychlou dopravu a byla přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost nebyla nižší, než stanoví zvláštní předpis a měla obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Podle přechodných ustanovení (čl. II) zákona č. 268/2015 Sb., kterým byl novelizován zákon o pozemních komunikacích, se silnice I. třídy, které byly rychlostními silnicemi podle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona (31. 12. 2015) považují za dálnice II. třídy, pokud měly směrově oddělené jízdní pásy [písm. a)], nebo byly zařazeny do transevropské silniční sítě [písm. b)]. Z uvedeného je zřejmé, že v rámci přechodných ustanovení se mohly stát dálnicemi II. třídy pouze ty silnice I. třídy, které měly obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice – typicky v podobě směrově oddělených jízdních pásů (§ 4 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Jestliže ale podle nařízení 1315/2013 mohou být silnice vysoké kvality tvořeny nejen dálnicemi a rychlostními silnicemi, které budou zásadně splňovat definici dálnice či rychlostní silnice podle zákona o pozemních komunikacích (před nabytím účinnosti zákona č. 268/2015 Sb.), nýbrž také standardními strategicky významnými silnicemi, které naopak budou odpovídat „běžným“

silnicím I. třídy, pak je zřejmé, že ne každá silnice zahrnutá do TEN-T musí být dálnicí I. či II. třídy.

120. Z odůvodnění ZÚR JMK (str. 148) plyne, že si odpůrce byl vědom novelizace zákona o pozemních komunikacích zákonem č. 268/2015 Sb., v rámci které došlo ke změně kategorizace některých rychlostních silnic: „...*Převedením příslušných rychlostních silnic do kategorie dálnice (R43 – D43, R46 – D46, R52 – D52, R55 – D55) nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostních silnic, ve které byly tyto silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznívá žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů (vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby), nebo nové přepravní funkce v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK. V ZÚR JMK je z výše uvedených důvodů pro příslušné koridory a územní rezervy užíváno nové označení a kategorie dle novely zákona o pozemních komunikacích s platností ode dne 31. 12. 2015. Změny v zařazení dálnic a silnic na území ČR sledují především harmonizaci označení a kategorií s označením užívaným v evropské dálniční a silniční síti...“.* Zároveň je z odůvodnění ZÚR JMK (str. 165) zřejmé, že „...*je uloženo územní studií prověřit dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim ve všech souvislostech, včetně kategorie pozemní komunikace (dálnice × silnice I. třídy)...“.* To, že územní studií v souvislosti s vedením komunikace 43 měly být prověřeny také možnosti jednotlivých kategorií pozemních komunikací, plyne také z vymezení ploch a koridorů, ve kterých bylo uloženo prověření změn jejich využití územní studií. Jestliže byla vymezena územní rezerva pro pozemní komunikaci „nejvyšší kategorie“ (dálnice), která je co do nároků souvisejících technických norem ve vztahu k realizaci nejnáročnější, ač v rámci územní studie mělo dojít také k posouzení variant „nižší“ silniční kategorie komunikace 43, není podle zdejšího soudu takový postup v rozporu se zákonem.
121. Namítají-li navrhovatelé, že PÚR nebyla v souladu s novelizovaným zákonem o pozemních komunikacích, nedává jim soud ani k tomuto návrhovému bodu za pravdu. Stávající PÚR ve znění aktualizace č. 4 závazné od 1. 9. 2021 vymezuje komunikaci 43 jako kapacitní komunikaci SD20 v subkapitole koridory silnic I. třídy a kapacitních komunikací. Změna na kapacitní komunikaci byla provedena aktualizací PÚR č. 2, která se stala závaznou dne 1. 10. 2019. Z odůvodnění návrhu aktualizace č. 2 PÚR plyne, že stávající označení pozemní komunikace odpovídalo pouze kategorii dálnice II. třídy „D“ a neumožňovalo změnu kategorie silnice na I. třídu „S“ podle zákona o pozemních komunikacích po jeho novelizaci. V souvislosti s novelizací zákona o pozemních komunikacích bylo v odůvodnění návrhu aktualizace PÚR č. 2 k důvodům aktualizace dále uvedeno: „...*zohlednění novely zákona o pozemních komunikacích, která mimo jiné stanovila, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi a mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo jsou zařazeny do transevropské silniční sítě, se považují za dálnice II. třídy. Z dohodnutého „Společného stanoviska“ ze dne 3. března 2016 (Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí) vyplynulo, že záměry označené v PÚR ČR jako „R“ – rychlostní 2 silnice budou považovány za „D“ – dálnice II. třídy, a zároveň v jeho závěru bylo uvedeno, že pokud budou záměry označené v PÚR ČR jako „R“ přehodnoceny na silnice I. třídy „S“, musí být tato věcná změna provedena nejprve v rámci aktualizace PÚR ČR a následně v územně plánovacích dokumentacích...“.*
122. Byť PÚR není opatřením obecné povahy s obecně vymezeným okruhem adresátů (usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009 – 59), je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje – a to včetně jejich aktualizací. Podle zdejšího soudu není reálné, aby dnem nabytí účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích (31. 12. 2015), kterou došlo *ex lege* ke změně kategorie některých silnic I. třídy (rychlostních silnic) na dálnice II. třídy, byla tato změna kategorizace ihned zohledněna v PÚR a příslušné územně plánovací dokumentaci – v zásadách územního rozvoje či jejich aktualizacích a územních plánech.
123. Předmětnou novelu zákona o pozemních komunikacích, kterou byla nově zavedena kategorie „dálnice II. třídy“ a zrušena kategorie „rychlostní silnice“, včetně jejich přechodných ustanovení

(podle kterých se stávající rychlostní silnice zařazené do transevropské silniční sítě ode dne účinnosti novely považují za dálnice II. třídy), pak dle zdejšího soudu nelze vykládat tak, že pokud připravovaná územně plánovací dokumentace v některé fázi zamýšlela v území rychlostní silnici zařazenou do transevropské sítě, ode dne účinnosti novely již do budoucna nelze v tomto území umístit jinou komunikaci než dálnici. Tento závěr, který vyplývá z návrhové argumentace, by naprosto zbavil pořizovatele územně plánovací dokumentace možnosti reagovat na dotčenou legislativní změnu. Krom toho nenachází zdejší soud žádný rozumný důvod k tomu, aby bylo odpůrci tímto způsobem již *a priori* zabráněno řešit komunikační síť v dotčeném území také silnicí I. třídy (která může být i po změně zákona silnicí pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu). Ostatně i dle důvodové zprávy k předmětné novele bylo jejím cílem zejména odstranit nežádoucí provázanost stavebního pojmu „rychlostní silnice“ s provozním pojmem „silnice pro motorová vozidla“ a plně využít potenciál již realizovaných, ale také mnoha k výstavbě připravovaných komunikací, nikoli zajistit, aby všechny připravované či plánované kapacitní komunikace musely nově splňovat technické či jiné parametry dálnic.

124. ZÚR JMK nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016, tedy po nabytí účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích, přičemž z odůvodnění je zřejmé, že tato novela byla zohledněna - územní rezerva pro komunikaci 43 byla označena písmenem „D“, byť územní studií měla být prověřena také možnost realizace pozemní komunikace nižší kategorie (silnice I. třídy). Takový postup je podle zdejšího soudu korektní. Aktualizace PÚR č. 2, která se od 1. 10. 2019 stala ve vztahu k aktualizaci ZÚR JMK závaznou, nově vymezila komunikaci 43 jako kapacitní komunikaci – tedy ponechala na navazující územně plánovací dokumentaci, zda bude komunikace vymezena jako dálnice či i s ohledem na nařízení 1315/2013 jako silnice I. třídy – ve smyslu nařízení 1315/2013 strategicky významná silnice. Jestliže teprve poté dne 31. 10. 2020 nabyla účinnosti AZÚR JMK, která vymezila komunikaci 43 jako silnici I. třídy, nejví se soudu takový postup ve vztahu k novelizaci zákona o pozemních komunikacích jako nezákonný.
125. V souvislosti s nařízením 1315/2013 navrhovatelé dále namítají, že koridor komunikace 43 nebyl vymezen v souladu s tímto nařízením, neboť je veden přes hustě obydlenou oblast. Podle nařízení 1315/2013 je jedním z cílů transevropské dopravní sítě také posilování soudržnosti prostřednictvím propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou na straně druhé, a to v osobní i nákladní dopravě [čl. 4 písm. a) bod iii)] při respektování udržitelnosti, a to i ve vztahu k životnímu prostředí [čl. 4 písm. c) body ii) a iii)]. Při realizaci opatření dle čl. 10 odst. 1 nařízení 1315/2013, jakými je kupříkladu podpora účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případné zvýšení kapacity [písm. d)] je třeba dle odst. 2 tamtéž věnovat zvláštní pozornost opatřením, která jsou nezbytná mimo jiné pro zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům železniční a silniční dopravy [písm. b)]. To odpovídá také čl. 30 písm. e), podle kterého je cílem při rozvoji v městských uzlech zajistit zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí. Již ze shora uvedeného je patrné, že nařízení 1315/2013 obsahuje několik protichůdných požadavků. Nelze propojit jednotlivé městské uzly, a zároveň zcela zamezit vlivu záměru na životní prostředí či zcela zamezit nepříznivým účinkům na městské oblasti. Vedení koridoru je nepochybně otázkou kompromisního řešení, neboť je třeba zohlednit několik protichůdných zájmů. Kupříkladu odstup od městských oblastí je ve zjevném rozporu s požadavkem na účinné přivedení zdrojové a cílové dopravy do Brna.
126. Podle zdejšího soudu je zřejmé, že rozvoj transevropských sítí a obecně dopravní infrastruktury bude mít zásadně vždy negativní vliv na životní prostředí i na kvalitu života obyvatel v bezprostřední blízkosti dopravní infrastruktury. Podstatné však je, aby byl takový zásah přiměřený, opodstatněný a případně kompenzovaný. Nejvyšší správní soud kupříkladu v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, charakterizoval institut zásad územního rozvoje a jejich změn jako „... *správní akt dílem právní, dílem odborné a ve výsledku politické povahy, který*

stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití a kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití (bližší viz § 36 odst. 1 stavebního zákona). Při jejich přijímání se uplatňují postupy právní a odborné (zákonná pravidla pořizování a vydávání, odborná stanoviska a posudky, zejména v rámci VVURÚ, atp.), konečnou fázi lze označit za politickou, neboť ZÚR a jejich aktualizace schvaluje a vydává zastupitelstvo (§ 41 odst. 2 stavebního zákona)...“: Při vymezování záměrů – tu komunikace 43 – tak bude zásadně vždy docházet ke střetu práv soukromých osob a veřejných zájmů. Ostatně to, že proces realizace významných dopravních staveb je komplikovaný, a to mimo jiné z důvodu existence mnohých protichůdných – a dlužno dodat že často také zcela legitimních – zájmů, dokládají také snahy tuzemského [srov. zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon)] i unijního [srov. směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T)] zákonodárce o zrychlení dílčích kroků realizace strategických záměrů v oblasti (nejen) dopravní infrastruktury. Zdejší soud tak nevnímá limity pro vedení koridorů silnic vysoké kvality stanovené nařízením 1315/2013 jako absolutní. Jsou-li dílčí požadavky nařízení 1315/2013 přiměřeně zohledněny při trasování silnice vysoké kvality (tu komunikace 43), pak je takový postup v souladu s tímto nařízením.

127. Navrhovatelé se dále dovolávají řádné aplikace bodů 22 a 35 preambule nařízení 1315/2013. Tu je však nutné přihlédnout k tomu, že preambule nařízení není závazným pravidlem chování, nýbrž pouze výkladovým vodítkem. Nadto bod 22 preambule nařízení 1315/2013 se týká projektů, u nichž se žádá o financování Evropskou unií; sociálně-ekonomická analýza nákladů a přínosů by měla vycházet z posouzení vlivů na životní prostředí, které v nyní posuzované věci bylo provedeno. Obdobně také bod 35, který není závazným pravidlem chování, obecně pouze deklaruje provedení posouzení vlivu plánů a projektů na životní prostředí „...s cílem vyhnout se negativním dopadům na životní prostředí, jako je roztržitost krajiny, zastavování půdy a znečištění vzduchu a vody a hluk, a není-li to možné, tyto dopady zmírňovat nebo kompenzovat a účinně chránit biologickou rozmanitost...“. V rámci AZÚR JMK bylo provedeno vyhodnocení SEA jakou součást vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Byť tedy preambule nařízení není závazná, je zřejmé, že k faktickému naplnění těchto bodů preambule došlo.

VI.B Rozpor se směrnicí o bezpečnosti

128. K požadavkům na hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů dopravní infrastruktury vyplývajícím z čl. 3 odst. 1 směrnice o bezpečnosti v kontextu pořizování zásad územního rozvoje se již ve své judikatuře vyjádřil Nejvyšší správní soud, který dovedl, že „hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu ve smyslu přílohy I. Směrnice 2008/96/ES svou podrobností výrazně přesahuje úroveň ZÚR, neboť zjevně předpokládají detailnější vymezení, případně umístění příslušné dopravní infrastruktury v území“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, bod 348). Nejvyšší správní soud poukázal na to, že problematiku TEN-T a ZÚR je potřeba vnímat do velké míry samostatně. Směrnice o bezpečnosti souvisí s realizací staveb a silnic, které jsou součástí TEN-T. Jejím předmětem a účelem je zavést (mimo jiné) postupy v oblasti bezpečnosti provozu na silnicích, které jsou součástí TEN-T. Byť se předpoklad pro realizaci těchto silnic promítá i do úrovně ZÚR prostřednictvím vymezení jejich koridorů, předmětem a účelem ZÚR je, aby samosprávný orgán v určitém území stanovil základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezil plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovil požadavky na jejich využití. Směrnice 2008/96/ES a územní plánování na úrovni zásad územního rozvoje sledují jiné cíle. Nejvyšší správní soud dále uvedl, že „z odborných názorů lze seznat, že vhodnost jednotlivých variant návrhu pozemní komunikace z hlediska jejich bezpečnosti a vlivu na stávající silniční síť ve smyslu Směrnice 2008/96/ES (vč. přílohy I.) se

posuzuje ve fázi plánování projektu, a to před jeho schválením. Společně s výsledky ELA by mělo jít o jedno z kritérií při volbě vhodné varianty návrhu pozemní komunikace“. Analýzu dopadů ve smyslu směrnice „*není možné bez dalšího spojovat pouze s úrovní ÚPD, nicméně lze ji efektivně provádět i na úrovni „nižší“, tedy na úseku územního rozhodování a stavebního řádu“.* Zdejší soud proto zcela souhlasí s Nejvyšším správním soudem, že „*ze Směrnice 2008/96/ES a priori nelze dovozovat konkrétní důsledky pro proces pořizování a vydávání ZÚR, ledaže by tak směrnice výslovně stanovila“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, body 345 a 351). Vhodnost jednotlivých variant návrhu pozemní komunikace z hlediska jejich bezpečnosti a vlivu na stávající silniční síť ve smyslu Směrnice 2008/96/ES (vč. přílohy I.) se proto posuzuje až ve fázi plánování projektu, a to před jeho schválením, tedy nikoli v rámci procesu pořizování územně plánovací dokumentace.

VI.C Neposouzení rozumných variant postupem v souladu se zákonem

129. Navrhovatelé dále namítají, že v procesu pořizování AZÚR JMK nebyly v rozporu se zákonem posouzeny rozumné varianty zvoleného řešení. Podle § 40 odst. 2 stavebního zákona je součástí odůvodnění zásad územního rozvoje kromě náležitostí vyplývajících ze správního řádu zejména výsledek přezkoumání podle odst. 1 (písm. a), základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí (písm. b/), stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona (písm. c), sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly (písm. d) a komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty (písm. e).
130. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona mohou zásady územního rozvoje vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny v území [§ 2 odst. 1 písm. a)], které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje. Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, stanovené využití územní rezervy se přitom z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popisou a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.
131. Není nejmenších pochyb o tom, že intenzivní silniční provoz může poškozovat zdraví osob žijících v blízkosti dotčených pozemních komunikací, což může vést k zásahu do jejich práva na ochranu soukromí a rodinného života (*mutatis mutandis* bod 60. rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ve věci Guerra a ostatní proti Itálii ze dne 19. 2. 1998, stížnost č. 14967/89, či bod 51 rozsudku López Ostra proti Španělsku ze dne 9. 12. 1994, stížnost č. 16798/90). Na stát tak dopadá povinnost přijímat rozumná a přiměřená opatření na ochranu práv jednotlivce, přitom je třeba hledat rovnováhu mezi zájmem jednotlivce a společnosti (bod 158. rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ve věci Cordella a ostatní proti Itálii ze dne 24. 1. 2019, stížnosti č. 54414/13 a 54264/15, obdobně také bod 41. rozsudku ve věci Powell a Rayner proti Spojenému království ze dne 21. 2. 1990, stížnost č. 9310/81). Při zkoumání každého individuálního případu je přitom třeba zohlednit existenci kompenzačních či jiných nástrojů, kterými lze zásah do práv jednotlivce zmírnit; nelze totiž přehlédnout, že u některých veřejně prospěšných záměrů nelze dopadu do práv jednotlivce zcela zabránit (bod 42. posledně zmíněného rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ve věci Powell a Rayner či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2019, č. j. 7 As 308/2018 – 31 a tam uvedená judikatura). Není však přípustné, aby došlo v souvislosti s realizací záměru (kupříkladu právě významné pozemní komunikace) sloužícího společnosti jako celku k přesunu nepříznivých následků výlučně či převážně na jednotlivce (srov.

bod 23. rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ve věci Deés proti Maďarsku ze dne 9. 11. 2010, stížnost č. 2345/06). Klíčové je, aby byla volba zvoleného řešení přesvědčivě odůvodněna při respektování tří základních pilířů – příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území (srov. bod 676. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526) – a aby při existenci alternativ odpůrce dostatečně a přesvědčivě zdůvodnil volbu konkrétní varianty (srov. bod 90. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105).

132. Pro zdejší soud je ve světle právě uvedeného podstatné, zda výběr Bystrcké/Německé varianty byl proveden transparentním způsobem, zda se tak stalo z legitimního důvodu, zda se tak stalo na základě řádné diskuze (byla-li námitka či připomínka existence variantního řešení vznesena) a zda dílčí úkony při výběru konkrétní varianty jsou dostatečně dokladovány (existence „procesní stopy“). Toliko transparentnost konkrétních kroků výběru konkrétní varianty, jež jsou řádně dokladovány, založená na legitimním důvodu a na řádné diskusi, může vést k závěru, že postup odpůrce byl postupem korektním.
133. V bodu 436. textové části ZÚR JMK vymezily v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které stanovily povinnost prověřit změny jejího využití zpracováním územní studie. Rámcový obsah územní studie byl stanoven takto: „*Cílem územní studie je podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi, varianty jihozápadní tangenty, případně její potřebnost, a zkapacitnění dálnice D1 Slatina – Holubice s vymezením optimální polohy dálničních křižovatek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu.*“. Úkoly územní studie byly stanoveny pod písmeny a) až f). Pod písm. a) bylo mimo jiné uvedeno, že bylo třeba „...*zvláštní pozornost soustředit na zpracování následujících problémových okruhů: prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návaznosti na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry...*“. Je tedy zřejmé, že ZÚR JMK předpokládaly prověření jednotlivých variant prostřednictvím územní studie.
134. Stejnou problematikou se ostatně zabýval zdejší soud již v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306. Na základě obsahu zadání územní studie přitom dospěl k závěru, že územní studie byla zadána korektně; jejím cílem bylo skutečně prověřit jednotlivé varianty. Územní studie (část F.4.) se následně přiklonila k variantě Bystrcké/Německé, a to na základě průniku kritéria dopravně-urbanistického, životního prostředí a podle výsledků hlukové a rozptylové studie, přičemž dále rozvedla tři dílčí varianty v totožné stopě. Zároveň územní studie konstatovala, že silniční varianty pozemní komunikace 43 jsou výhodnější než dálniční z důvodu možného umístění většího počtu křižovatek a z důvodu nižší hlučnosti a prašnosti pomaleji projíždějících vozidel. Jestliže pořizovatel v dalších krocích vycházel ze tří dílčích variant v Bystrcké/Německé variantě vymezených v územní studii, takový postup odpovídá jejímu účelu a též veškerým očekáváním, jež plynula ze ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací; podle nich měly být jednotlivé varianty prověřeny právě územní studií (srov. body 77. – 91. uvedeného rozsudku, které pro přehlednost zdejší soud nehodlá doslovně opakovat a na něž proto odkazuje).
135. Obecně z citovaného rozsudku dále vyplývá, že § 38 odst. 2 a § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona ani jiný právní předpis nestanoví povinnost až do okamžiku schvalování aktualizace zásad územního rozvoje počítat se všemi variantami podle dříve schválených územních rezerv. Nelze považovat za nezákonný (ani jinak obecně nekorektní) postup pořizovatele, který při hledání vhodné stopy komunikace 43 a varianty obchvatu Kuřimi pracoval dále pouze s dílčími

variantami v rámci Bystrcké/Německé varianty. Optimalizovaná varianta ve výběru dále uvažovaných variant nebyla, neboť by neodlehčila městu Brnu a její volba by tudíž nedávala smysl; nebylo důvodu nadále formálně pracovat s variantou, jež by nesplňovala smysl řešení (byť jím mělo být odlehčení dopravy pouze v určitém území, byť se to logicky projeví nevýhodami v území jiném a byť to kritikům tohoto řešení, jež logicky vnímají především tyto nevýhody, nemusí vyhovovat).

136. Zvláště právě v tomto kontextu je třeba zohlednit, že otázka volby stopy konkrétní komunikace či vůbec volby preferovaných dopravních prostředků (kupříkladu důraz na rozvoj železniční infrastruktury) a právě s tím spojená úvaha o vhodnosti vedení konkrétních komunikací je otázkou primárně politického rozhodnutí (bod 240. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 – 157 a tam uvedená judikatura). Proces přijímání územně plánovací dokumentace (tu zásad územního rozvoje) je přitom značně formalizován a podroben množství omezení z toho důvodu, aby takovým rozhodnutím nedošlo k nepřiměřeným zásahům do práv jednotlivců či jiných dotčených subjektů, tedy aby takové rozhodnutí odpovídalo objektivně rozumným parametrům využití území, a tudíž aby na ně bylo možno hledět jako na rozhodnutí obecně korektní. Z tohoto pohledu je pro zdejší soud podstatné, že ze správního spisu (*prima vista* z mapových podkladů) je zjevné, že Optimalizovaná varianta vsutku obchází hustěji obydlená území a ve vztahu k negativním vlivům na obyvatele tak může být variantou šetrnější, zároveň je však evidentní, že při současné hustotě osídlení a stavu sítě pozemních komunikací nelze realizovat pozemní komunikaci krajského či v nyní posuzované věci republikového významu způsobem, který by byl šetrný vůči všem obyvatelům dotčeného území. Nadto je patrné, že byť je Optimalizovaná varianta šetrnější ve vztahu k obyvatelům obcí mimo město Brno a některých městských částí Brna (Bystrc), ve vztahu k vlivu na zdraví a celkovou pohodu bydlení většiny obyvatel Brna jsou šetrnější naopak varianty komunikace 43 v Bystrcké/Německé stopě, které odvedou část dopravy z velkého městského okruhu, a tím odlehčí podstatné části obyvatel města Brna. Vždy je tak třeba hledat rovnováhu mezi veřejným zájmem (tím je dopravní obslužnost města Brna při volbě Bystrcké/Německé varianty) a ochranou přírody a jednotlivců (Optimalizovaná varianta), jak již ostatně uvedl zdejší soud shora v souvislosti s rekapitulací rozhodovací praxe Evropského soudu pro lidská práva. Jestliže je v aktualizaci ZÚR JMK opakovaně zdůrazněn význam dopravní obslužnosti města Brna a vyšší frekvence využití Bystrcké/Německé varianty, a zároveň je pro kritické úseky (kupříkladu průjezd Bystrcí) stanovena podmínka nadstandardních řešení snižujících množství negativních jevů, a realizovatelnost Bystrcké/Německé varianty byla posouzena v územní studii, která se zaměřila také na Optimalizovanou variantu (byť v mírných odlišnostech), pak následné rozhodování odpůrců pouze mezi dílčími variantami Bystrcké/Německé varianty a jeho vyústění se požadavku na soulad (byť jinak politického) rozhodnutí s objektivně rozumnými parametry využití území a na jeho obecnou korektnost neprotiví. Právě uvedené představuje soubor dílčích důvodů, pro které nebylo povinností až do konečné fáze rozhodování o aktualizaci ZÚR JMK pracovat s Bystrckou/Německou variantou i s Optimalizovanou variantou ve stejné míře podrobností (resp. s Optimalizovanou variantou vůbec pracovat).
137. Je vhodné dodat, že ani ze samotného zákona neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v zásadách územního rozvoje ve variantách, tedy předložit k posouzení vlivů na životní prostředí vždy i variantní návrh obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů. (srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105).
138. Pokud jde dále o konkrétní skutečnosti, z nichž navrhovatelé dovozují povinnost variantního posouzení záměru komunikace 43, dle stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 31. 1. 2020, č. j. MZP/2019/710/10257 byly při porovnání tří dílčích variant Bystrcké stopy zjištěny pouze drobné rozdíly potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podle stanoviska bylo při vyhodnocení vlivů návrhu

AZÚR JMK respektováno Metodické doporučení Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí vydané ve věstníku ministerstva v únoru roku 2015. Podle ministerstva byly vyhodnoceny jako záměry s rizikem významně negativních zásahů do prvků ochrany přírody mimo jiné koridory DS40 a DS41 v jednotlivých variantách a „...realizace záměrů je možná pouze s uplatněním opatření pro minimalizaci negativních vlivů zajišťujících např. dostatečnou propustnost komunikací pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES a minimalizaci vlivů na potenciálně dotčená ZCHÚ, EVL a mokřady mezinárodního významu. Tato opatření již byla zapracována do výrokové části A1ZÚR JMK a jsou obsažena i v požadavcích stanoviska SEA...“. Mezi podmínky souhlasného stanoviska tak Ministerstvo životního prostředí stanovilo požadavky na využití protihlukových opatření (protihlukové stěny) a opatření snižujících imise (vegetační bariéry) a v některých úsecích (jižní obchvat Kuřimi, úsek Bystřec – Kníničky) pak nadstandardní hluková opatření (překrytí, tunel, tubus). Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku výslovně uvedlo (str. 3), že územní studie doporučila 3 nejlépe hodnocené varianty, a byl tak naplněn požadavek na porovnání jednotlivých variant. Je tedy zřejmé, že Ministerstvo životního prostředí při stanovení požadavku na vyhodnocení variant vztahovalo tento požadavek pouze k navrhovanému koridoru (Bystřecké/Německé variantě), a to i dle stanoviska ze dne 11. 2. 2019, č. j. MZP/2019/710/232.

139. K námitce, že posouzení rozumných variant je třeba provést i s ohledem na SEA, zdejší soud předně uvádí, že totožná námitka byla vznesena ve věci posuzované zdejším soudem v rozsudku ze dne 26. 10. 2021 č. j. 67 A 6/2021 – 306 (bod 110. až 114.). V nyní posuzované věci není žádného důvodu ani na tuto otázku nahlížet jinak než v uvedeném rozsudku.
140. Podle čl. 5 odst. 1 směrnice SEA se v případech, kdy je dle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíše a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení („reasonable alternatives“ v anglickém znění či „primerané alternativy“ ve slovenském znění) s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.
141. Smysl čl. 5 odst. 1 směrnice SEA je podle zdejšího soudu zřejmý, byť je pravdou, že české znění směrnice není zcela přehledné. Klíčovou otázkou je územní rozsah, v rámci kterého mohou být jednotlivé rozumné varianty (alternativy) do posouzení vlivů zahrnuty. Může se nabízet otázka, zda v nyní posuzované věci neměly být mezi rozumné varianty zahrnuty všechny realizovatelné alternativy na území Jihomoravského kraje nebo zda naopak bylo namísto preferovat minimalistický přístup, kdy alternativami ve smyslu čl. 5 odst. 1 směrnice SEA (§ 10i zákona o posouzení vlivů na životní prostředí) a také dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny jsou pouze dílčí varianty v rámci zamýšlené stopy. Jak již zdejší soud shora uvedl, volba stopy komunikace nadmístního významu v hrubých obrysech je primárně otázkou politického rozhodnutí. Jestliže by politickou reprezentací zamýšlená varianta představovala nepřiměřený zásah (mimo jiné) do životního prostředí, neměl by být záměr schválen z důvodu nesplnění podmínek SEA a případně dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, neboť tyto instituty představují věcné „mantinely“ (urbanistické, ekologické, ekonomické) politického rozhodnutí odpůrce (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 6. 2011, č. j. 2 Ao 3/2011 – 150). Podle zdejšího soudu je proto třeba povinnost zohledňovat alternativy či existenci jiného rozumného řešení vykládat spíše minimalisticky (není-li opačný požadavek stanoven dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí – srov. bod 16. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 5. 2018, č. j. 8 As 128/2017 – 54) a v případech, kdy záměr (koncepce) bude v rámci SEA či § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny vyhodnocen tak, že bude mít významný negativní vliv, aniž by převažoval veřejný zájem na realizaci záměru, mělo by takové (politické) rozhodnutí směřovat spíše k zahájení příprav záměru v odlišné stopě, neboť na rozdíl od politického rozhodnutí právě vyhodnocení SEA by mělo být posouzením věcným, odborným a objektivním (srov. například Desmond, Margaret. [2007]. Decision criteria for the identification

of alternatives in strategic environmental assessment. Impact Assessment and Project Appraisal - Impact Assess Proj Apprais. 25. 259-269).

142. Jestliže zásady územního rozvoje musí obsahovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, přičemž jeho součástí je vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), v němž se popíší a vyhodnotí zjištěné a předpokládané vlivy (návrhu) zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje, pak v nyní posuzované věci podle vyhodnocení SEA ve zvoleném řešení (Bystrcké/Německé variantě) převažují pozitivní dopady nad negativními. Jasně se vyhodnocení SEA vyjadřuje v tom směru, že z hlediska vlivů na ovzduší a klima převažují pozitivní vlivy, protože většina navržených silničních staveb odvádí dopravu z center obcí, čímž přispěje ke snížení imisní zátěže v obcích a vyvedení těžké dopravy z center. Zároveň připouští, že potenciální mírné negativní vlivy jsou spojeny s realizací těch silničních záměrů, které sice odvádí část silniční dopravy ze zastavěných území, svojí trasou se však samy přibližují k obytné zástavbě. U všech záměrů však podle tohoto vyhodnocení platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly nepříjemné negativní vlivy na zdraví obyvatel. Při realizaci opatření ke snížení jejich vlivů na kvalitu ovzduší a lidské zdraví pak jejich přínosy zřetelně převládají nad negativními dopady v místě realizace (vše str. 233 vyhodnocení SEA).
143. Byla-li přitom sledovaným účelem hledaného (nakonec přijatého) řešení především dopravní účinnost na území města Brna (jemuž jediné Bystrcká/Německá varianta má vyhovovat, tj. právě tato varianta jej má naplňovat) a nebyla-li Optimalizovaná varianta z hlediska tohoto účelu shledána přijatelnou alternativou naplňující cíle zásad územního rozvoje (jiným rozumným řešením), což má oporu v územní studii, jež zpracování SEA předcházela, pak nelze dovodit, že by bylo chybou vyhodnocení SEA, když ta s Optimalizovanou variantou již dále nepracovala. Jednoduše řečeno: Bystrcká/Německá varianta byla co do dopadů hodnocena pozitivně a Optimalizovaná varianta rozumnou variantou nebyla a variantní posuzování zahrnující tuto variantu ve vyhodnocení SEA by bylo pouze posuzováním formálním a zbytečným, jež by ve skutečnosti žádný další význam nemělo.
144. Není tudíž důvod dovozovat, že by vyhodnocení SEA a posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny nemohlo vycházet pouze z dílčích variant Bystrcké/Německé varianty. Uvedené platí také pro bod 7. přílohy stavebního zákona. Dovolávají-li se navrhovatelé bodu 6. přílohy stavebního zákona, která určuje rámcový obsah vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, pak z uvedeného ustanovení plyne to, že mají být předmětem hodnocení pouze navrhované varianty - tu tedy pouze dílčí varianty Bystrcké/Německé stopy (*mutatis mutandis* bod 66. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2014, č. j. 4 Aos 1/2013 – 125).
145. Co se týče kritéria dopravní účinnosti, v zadání územní studie je mezi požadavky na obsah územní studie požadováno „*Prověřená řešení směřovat k: dopravní účinnosti řešení; minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí; minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území; minimalizaci střetů s limity využití území; minimalizaci střetů s ostatními záměry v území; zajištění splnění zákonných limitů ochrany zdraví.*“ V požadavcích na formu územní studie týkající se etapy hodnocení variant uspořádání dálniční a silniční sítě je v zadání územní studie mj. uvedeno, že „*Textová část (včetně dokladové části) bude obsahovat zejména: Charakteristiku variant (popis, dopravní účinnost). Posouzení variant (zejm. dopravní účinnosti, vlivů na ŽP a lidské zdraví). Porovnání variant uspořádání dálniční a silniční sítě. Možnosti etapizace. Návrh dopravních ploch a koridorů pro Aktualizaci ZÚR JMK, a to pro každou variantu zvlášť včetně stanovení šířky navrhovaných koridorů.*“
146. Metodika v územní studii vzhledem k dopravní účinnosti uvádí, že „*Dopravní účinnost na určité území představuje váhovou hodnotu, která umožní či neumožní další rozvoj, zlepšení či zhoršení životního prostředí a podmínek k životu, umožní či neumožní potlačování tranzitující dopravy danou lokalitou za účelem zhodnocení veřejných prostor centrálních oblastí sídel. Výběrem variant s nejlepší dopravní účinností tak lze reálně ovlivňovat toky dopravy. V případě opačného přístupu bude doprava tím elementem, kterému se bude rozvoj a tedy*

i územní plánování podřízovat. Právě otázka dopravních intenzit/chování dopravního proudu je stěžejním bodem při hodnocení dopravní účinnosti variant. Čím vyšší dopravní účinnost dané varianty na určité lokality, tím je varianta výhodnější.“

147. V závěru hodnocení z hlediska dopravně-urbanistického je pak uvedeno, že „Z dopravně urbanistického hlediska nelze na základě kvalitativního přístupu způsobu hodnocení určit pořadí variant. (...) Hlavním kritériem při rozdělení variant do skupin je chování dopravního proudu s vlivem na možný rozvoj jednotlivých území, především pak s maximálním přiblížením na město Brno (včetně jeho městských částí) a na město Kuřim, tedy území maximálně ovlivněné vedením a polohou komunikace „43“.“
148. Jak tedy vyplývá ze shora uvedeného, kritérium dopravní účinnosti úzce souvisí s dopravním modelováním a vyjadřuje to, do jaké míry bude navrhovaná komunikace 43 schopna ovlivnit stávající i uvažované dopravní proudy tak, aby byl naplněn její hlavní cíl – efektivní místní dopravní obslužnost s ohledem na předpokládaný rozvoj dotčeného území. Nejde sice o kritérium samostatně rozhodující (územní studie hodnotí také další kritéria), nicméně jde o svého druhu „nutnou podmínku“ – sebešetrnější alternativa by byla zbytečná za předpokladu, že by nebyla dostatečně atraktivní a využívaná, a nebyla tudíž schopna stávající nevyhovující stav podstatněji ovlivnit. To je také podstatou argumentace zdejšího soudu v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306, se kterou nyní navrhovatelé polemizují, avšak od níž nemá zdejší soud ani nyní důvod se odchýlit. Není přitom korektní odpůrci vytýkat, že kritérium dopravní účinnosti nebylo stanoveno předem jako rozhodující kritérium. Z povahy věci (jde o stavbu k zajištění dopravní obslužnosti) i ze shora citovaných částí ZÚR JMK a územní studie význam tohoto kritéria zřetelně vyplývá.
149. Pokud navrhovatelé namítají, že AZÚR jsou koncepčním dokumentem pro území celého kraje v návaznosti na celostátní a dokonce celoevropskou dopravní koncepci, a dopravní řešení v jedné části města nemůže být rozhodujícím, ani s touto argumentací se zdejší soud neztotožňuje. Je nezpochybnitelné (a není v tomto směru ani nutné blíže dokazovat), že město Brno jakožto krajské město a jeden z největších sídelních útvarů v České republice je z hlediska zajištění jeho dopravní obslužnosti dominantním zdrojem problematické dopravní situace nejen na jeho území, nýbrž i na území okolních obcí. Ostatně i osoby zúčastněné na řízení z řad dotčených obcí shodně upozorňují, že tato dopravní obslužnost je rozhodující i pro jejich další přirozený rozvoj. Upřednostňovat v tomto ohledu hledisko některé vybrané malé obce, kde se navrhované řešení projeví negativně, by dle zdejšího soudu nemělo smysl. Významný podíl tranzitní dopravy celostátního či celoevropského významu pak územní studie ani dopravní modely na komunikaci 43 nepředpokládají (k dopravnímu modelování a hodnocení sledovaných kritérií v územní studii srov. argumentaci níže) .
150. Územní studie na str. B-9 obsahuje tabulku vymezující odlišnosti mezi jednotlivými variantami. Mimo jiné je z ní patrné, že severní obchvat Kuřimi zahrnovaly pouze dálniční varianty D.5 a D.6, v silniční kategorii pak pouze varianta S.9.4. Stopa varianty D.5 je vedena kombinací bystrcké a optimalizované stopy. Varianta S.9.4 sice kopíruje severní optimalizovanou stopu, avšak nezahrnovala jižní část – tedy ani bystrckou či bítýšskou stopu. Silniční varianty S.3 až S.8 vyjma blíže nezkoumané S.7 zahrnují současně bystrckou i bítýšskou stopu. Jediná silniční varianta, která samostatně zahrnuje bítýšskou stopu, je varianta S.2, která však zachovává německou stopu. Této srovnávací tabulce odpovídají také mapová vyobrazení jednotlivých variant. Je třeba přihlídnout k tomu, že předvýběr variant proběhl již v souvislosti s I. etapou územní studie, kdy vyřazené subvarianty byly opatřeny krátkým zdůvodněním, proč nebyly dále vybrány pro podrobnější posouzení. V rámci I. etapy bylo vyřazeno množství subvariant mimo jiné se severním obchvatem Kuřimi. Je však pravdou, že ani v rámci širšího výběru dílčích variant v I. etapě územní studie nebyla zohledněna Optimalizovaná varianta v silniční podobě. Zdejší soud tak dává za pravdu navrhovatelům v tom, že v rámci územní studie – v její II. fázi – nebyla posouzena Optimalizovaná stopa v silniční variantě. Jevilo by se jako vhodné, aby vzhledem

k volbě silniční varianty komunikace 43 byla do územní studie zahrnuta také silniční varianta v Optimalizované stopě, jestliže je však z územní studie zřejmé, že jedním z klíčových důvodů pro nedoporučení varianty D.6 byla její nízká dopravní účinnost ve srovnání s Bystrckou/Německou stopou, pak podle zdejšího soudu nemohl postup zhotovitele územní studie nic změnit na výsledném závěru o vhodnosti Bystrcké/Německé stopy (za předpokladu, že územní studie včetně souvisejících studií byla zpracována korektně).

151. Ze srovnávací tabulky dílčích rozdílů mezi jednotlivými variantami vedení stopy komunikace 43 jsou dílčí odlišnosti dostatečně patrné. Z ničeho přitom *prima facie* neplyne, že by zhotovitel územní studie či odpůrce byl veden snahou o „zamlžení“ okolností při výběru dvou hlavních variant – Optimalizované a Bystrcké/Německé. Kupříkladu podle navrhovatelů zjevně nesmyslné silniční varianty zahrnující záraz Bítýšskou i bystrckou stopu podle zdejšího soudu mohly sledovat rozdělení dopravního proudu na tranzitní dopravu (Bítýšská stopa) a dopravu směřující z Brna a do Brna (bystrcká stopa). Naopak množství zkoumaných variant a rozličné kombinace variantních prvků naznačuje snahu zpracovatele územní studie o důsledné prozkoumání dostupných možností vedení stopy komunikace 43.
152. Podle navrhovatelů nadto varianta D.6 neodpovídá Optimalizované variantě podle projektu Ing. Kalčíka. Tu vychází zdejší soud z toho, že nesoulad s příslušnou normou opřel odpůrce nejen o reakci projektanta, ale také o vyjádření Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13. 1. 2020. Nadto i v případě, že by k úpravám varianty D.6 nebyl dán důvod, pak by podle zdejšího soudu tyto posuny neměly způsobit natolik dramatické změny v tocích dopravy, které by měly vyústit ve změnu hodnocení jednotlivých variant.
153. Odkazují-li navrhovatelé na generel dopravy Jihomoravského kraje, nelze z něj podle zdejšího soudu dovozovat, že by závěry územní studie byly chybné. Předně to je právě územní studie, která měla prověřit aktuálnost, potřebnost či realizovatelnost v dřívějších územně plánovacích podkladech naznačených variant. Nadto z množství podkladů, na které střídavě odkazují navrhovatelé či odpůrce (zpracovatelé dílčích studií), je zřejmé, že i v rámci jednotlivých v minulosti zpracovaných podkladů neexistuje odborná shoda kupříkladu na predikovaných intenzitách dopravy či vhodné variantě vedení stopy komunikace 43. Navrhovatelé ve vztahu k severnímu obchvatu Kuřimi uvádějí, že již ZÚR JMK 2011 a dřívější územně plánovací podklady předpokládaly právě severní variantu obchvatu. Pak by ale bylo možné namítnout, že historicky byla vždy preferována Bystrcká/Německá stopa, jak je zřejmé kupříkladu z generelu dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006. Kupříkladu podle dokumentu Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje – etapa C – Interpretace modelových stavů z roku 2014 má komunikace 43 v Bítýšské stopě ve srovnání s Bystrckou stopou nižší dopravní účinnost. Je to proto právě územní studie, která měla s ohledem na dosavadní „rozptýl“ pohledů poskytnout odborný základ pro konečnou volbu vedení stopy komunikace 43.
154. Namítají-li navrhovatelé nevložení dodatku územní studie do evidence územně plánovací činnosti, pak územní studie byla vložena do evidence územně plánovací činnosti k datu 15. 1. 2019, avšak dodatek k územní studii, jehož obsahem bylo posouzení varianty S.10 „Poučená“, do evidence územně plánovací činnosti, jak předvídá § 30 odst. 5 stavebního zákona, vskutku vložen nebyl, přesto byl v rámci AZÚR JMK použit jako územně plánovací podklad. Pořizovatel tedy zákonným způsobem nepostupoval, tato chyba však podle zdejšího soudu nemohla nezákonnost AZÚR JMK vyvolat. Již v územní studii byla varianta S.10 „Poučená“ vymezena, přičemž bylo uvedeno, že se jedná o silniční variantu, která bude obsahovat kombinaci nejvýhodnějších prvků z jednotlivých oblastí. Dodatek územní studie, ve kterém následně došlo k posouzení dané varianty, tak vychází z údajů obsažených v územní studii, tj. v územně plánovacím podkladu vloženém do evidence územně plánovací činnosti. Již výsledkem územní studie totiž bylo doporučení dvou vyhodnocených variant (S.1 a D.3), přičemž byl vyjádřen předpoklad, že

existuje ještě lepší varianta, pro kterou byl již v územní studii vymezen koridor (nazvána byla „S.10.“). Byly-li do zprávy o uplatňování ZÚR JMK převzaty závěry územní studie, stalo se tak včetně varianty S.10, jež však byla následně pouze upřesněna, nikoli však v klíčové otázce vymezeného koridoru.

155. Územní studie při hodnocení jednotlivých variant vycházela ze tří kritérií: průniku kritéria dopravně-urbanistického, životního prostředí a podle výsledků hlukové a rozptylové studie. Dopravní obslužnost města Brna, jako součást kritéria dopravně-urbanistického, tak tvořila pouze jedno z dílčích kritérií při hodnocení variant. Otázkou namítaného rozporu, resp. souladu záměru s technickými normami ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102, se zdejší soud bude zabývat samostatně (část VI.E odůvodnění tohoto rozsudku).
156. Podle navrhovatelů došlo k výběru Bystrcké/Německé varianty mimo procesní rámec AZÚR JMK již samotnou územní studií. Podle soudu není pochyb o tom, že to byla územní studie, která porovnávala vhodnost obou variant (Bystrckou/Německou variantu a Optimalizovanou variantu) a upřednostnila jako vhodnější jednu z nich (Bystrckou/Německou variantu), a že další kroky v dalších fázích přípravy AZÚR JMK na to jen věcně (ve smyslu závěrů územní studie) navazovaly. Odůvodnění AZÚR JMK obsahuje (str. 218 a následující) důvody pro volbu Bystrcké/Německé varianty, v rámci kterého je zřejmý akcent na snížení dopravního zatížení města Brna spolu se zdůrazněním významu nadstandardních protihlukových opatření. Na rozdíl od navrhovatelů se však zdejší soud nedomnívá, že by takový postup byl nezákonný (či jinak obecně nekorektní).
157. Není tedy v souhrnu pochyb o tom, že to byla územní studie, která porovnávala vhodnost obou variant (Bystrckou/Německou variantu a Optimalizovanou variantu) a upřednostnila jako vhodnější jednu z nich (Bystrckou/Německou variantu), a že další kroky v dalších fázích přípravy aktualizace ZÚR JMK na to jen věcně (ve smyslu závěrů územní studie) navazovaly. Na rozdíl od navrhovatelů se však zdejší soud nedomnívá, že by takový postup byl nezákonný (či jinak obecně nekorektní).
158. Vlastní odůvodnění volby je pak (ze strany samotného odpůrce) obsaženo v části G.4.1. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK, a to na str. 218 a následujících. Významným faktorem pro zvolenou Bystrckou/Německou variantu je podle odůvodnění snížení zatížení města Brna. „...Doprava směřující do jižních oblastí centra města či aglomerace, či doprava nadmístního charakteru je v současné době nucena najet až na silnici I/42 (Velký městský okruh VMO), a to bu[d] vlastní silnicí I/43 (Svitavskou radiálou) s pomocí silnice II/640 (ulice Hradecká) či druhou radiálou II/384 (Přehradní radiála). Obě stopy jednak procházejí silně urbanizovanou oblastí a navádí dopravu přímo na VMO bez možnosti jiné trasy. Důsledkem je značné zatížení VMO a tím i riziko tvorby kongescí dopravy. Což se negativně odrazí v zatížení ostatní místní sítě. Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385...“. Kromě toho je zdůrazněn význam požadavku na nadstandardní protihluková opatření (str. 220). To, že zvolená Bystrcká/Německá varianta by měla odlehčit městu Brnu, je patrné také z podkladového materiálu pro zastupitelstvo odpůrce Výběr nejvhodnějších variant řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK z února 2020; pouze město Brno doporučilo jednu z dílčích variant Bystrcké/Německé varianty (stopy), zatímco zbylé vybrané obce (str. 7) upřednostňovaly Optimalizovanou variantu.

VI.D Nezákonnost posuzování variant v územní studii a SEA

159. Navrhovatelé dále namítají, že frapantní chyby při zpracování studie činí tuto studii pro účely AZÚR JMK nepoužitelnou, a to mimo jiné z důvodu chybného modelování dopravních intenzit a chybného postupu při zpracování hlukové a rozptylové studie. Podle § 30 stavebního zákona územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav

nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí (odst. 1). Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel (odst. 2). Podle setrvalé rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu je účelem územní studie jako podmínky pro rozhodování o změnách v území „...odložit rozhodování do doby, než bude prověřeno podrobnější řešení území. Do doby pořízení územní studie, schválení jejího využití a následného vložení dat o ní do systému evidence územně plánovací činnosti nelze o změnách v území rozhodnout. Územní studie jako podmínka pro rozhodování blokuje využití území obdobně jako stavební uzávěra. V případě územní studie se jedná o neformální odborný podklad určený k ověření požadavků na ochranu hodnot území, k navržení, prověření a posouzení záměrů na změny v jeho využití, variant řešení vybraných problémů a úprav nebo rozvoje některých funkčních systémů v území. Územní studii tak lze prověřovat a posuzovat jakékoliv změny v území bez formálních náležitostí, které jsou naproti tomu vyžadovány u pořizování územně plánovací dokumentace, tj. u zásad územního rozvoje, územního plánu a regulačního plánu...“ (bod 34. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 7. 2020, č. j. 5 As 66/2019 – 41). Podstatné je, že územní studie má charakter podkladu pro pořizování územně plánovací dokumentace a nesmí nahrazovat úkoly vyhrazené územně plánovací dokumentací samotné (bod 28. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 1. 2010, č. j. 1 Ao 2/2009 – 86). Není proto přípustné, aby v pozdějších fázích přípravy pořizovatel či odpůrce bez vlastní argumentace pouze odkázali na územní studii (*mutatis mutandis* rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2009, č. j. 9 Ao 1/2009 – 36).

160. Příloha A.2 územní studie obsahuje metodiku užitou při modelování zatížení dálniční a silniční sítě (intenzit dopravy). Právě z důvodu chybného modelování budoucích intenzit dopravy podle navrhovatelů územní studie nemůže obstát. Ve vztahu k možné chybě dopravního modelování zhotovitel v metodice uvedl, že „...[n]a dokladované výsledky je nutno pohlížet jako na výstup zjištěný výpočtovými algoritmy, které neumožňují zahrnout do výpočtu lidský faktor. Zvláště při možnosti volby více tras k dosažení cíle cesty, se může reálná skutečnost lišit od dokladovaných hodnot o více než 10 %. V Brněnské oblasti může sebrat významnou roli i řešení jednotlivých mimoúrovňových křižovatek, způsob napojení území na nadřazenou komunikační síť, případná dopravní opatření a v neposlední řadě i kapacitní možnosti jednotlivých úseků i dopravních uzlů...“ (str. 6 metodiky). Takto naformulovaná možná odchylka podle přesvědčení zdejšího soudu pouze zohledňuje skutečnost, že model intenzit dopravy je vždy z povahy věci pouze určitým kvalifikovaným odhadem. Ostatně jednotlivé studie (jejich dílčí závěry), na které odkazují navrhovatelé v návrhu na str. 44 (porovnání dopravního modelování pro rok 2030 podle Ing. Strnada), se ve svých mezních hodnotách ve sloupci „Intenzita dopravy na R43 v Boskovické brázdě“ vzájemně odlišují o více než 10 %. To, že zhotovitel připustil možnost odchylky o 10 %, tak automaticky nevede k závěru o chybně zvolené metodice modelování dopravy či o z toho plynoucí nevhodnosti dopravního modelu. V případě modelování jde o obecnější problém – pakliže by model pracoval s úplnou přesností a vyloučil chybu, bylo by možné mu vytýkat nevěrohodnost; pokud naopak s určitou mírou nejistoty pracuje, lze si představit výtky v tom směru, že takový model nemá dostatečnou vypovídací hodnotu.
161. Modelování intenzit dopravy v rámci kraje je nadmíru komplexní činnost zahrnující množství proměnných, což nepochybně vede k vysoké míře nejistoty při výpočtu výsledných hodnot. Klíčové proto je, zda z územní studie nevykazuje zjevné vady či nelogičnosti. Ostatně „...[s]právní soudy nejsou povolány k tomu, aby hodnotily odbornou stránku věci, neboť takový přezkum jim nepřísluší; odborné posouzení věci a volba konkrétního řešení je na pořizovateli územně plánovací dokumentace a osobách, které k tomu disponují odpovídajícím vzděláním a erudiicí a které pořizovatel zpracováním odborných podkladů pověřil. Je proto namístě, aby správní soudy při přezkumu opatření obecné povahy postupovaly obzvlášť obezřetně a zdrženlivě (bod 38 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 6. 2021, č. j. 7 As 20/2021 – 72).

162. V souvislosti s vazbami na okolní dopravní síť, a to včetně TEN-T, z územní studie plyne, že její autoři si byli vědomi vazeb na TEN-T: „...*dochází k vzájemnému křížení evropských koridorů (TEN-T) a spojení celostátní komunikační sítě. Dálnice D1, D2 a D52 (I/52) převádí výše uvedené dopravní tahy. Konkrétně Brnem prochází IV Multimodální koridor TEN-T (Berlín – Praha – Brno – Budapešť – Istanbul) a VI Multimodální koridor – větev B (Katovice – Ostrava – Brno). Dále Brnem prochází tzv. Baltsko – Jadranský koridor (Gdaňsk – Terst) jehož část Gdaňsk – Brno – Vídeň je Prioritní projekt č. 25 transevropských dopravních sítí TEN-T. Napojení severních krajů s krajskými městy Liberec, Hradec Králové a Pardubice na Brno a dále do Evropy je řešeno přes silnici I/43. Systém těchto dálničních a kapacitních křížení těchto komunikací vytváří z daného uzlu (především na D1) nejzatíženější dálniční úsek po pražském okruhu...*“ (str. B-63 a B-64). Z tam uvedeného schématu „Obr. B3.3 Česká republika a uzel Brno ve vazbě na transevropskou síť TEN, Multimodální koridory“ je patrné, že Baltsko – Jadranský koridor (Gdaňsk – Terst) je severně od Brna veden po D1 směrem na Ostravu a nikoli po komunikaci 43. Stejný závěr vyplývá také z přílohy nařízení 1315/2013.
163. Právě zařazení komunikace 43 do sítě TEN-T podle navrhovatelů v budoucnu výrazně zvýší podíl tranzitní dopravy a tím také upozadí význam dopravní obslužnosti Brna z důvodu tranzitní dopravy směřující ze severu a na jih (od Baltu do jižní Evropy) a naopak, což mělo být v rámci dopravního modelování zohledněno. Samotná skutečnost, že byla komunikace 43 zařazena do sítě TEN-T, a to jako součást globální sítě, nevede k automatickému závěru, že na základě této skutečnosti dojde k navýšení tranzitní dopravy. Nadto komunikace 43 nebyla zařazena do hlavní sítě, nýbrž „pouze“ do sítě globální. Hlavní koridor ve směru sever-jih by měl být veden po D1 směrem na Ostravu a nikoli po komunikaci 43. Již v souvislosti se ZÚR JMK 2011 také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, uvedl, že „...[z] výsledků analýzy a modelování dopravy v prostoru Brna přitom plyne, že tranzitní doprava ve směru sever-jih představuje maximálně cca 20 % všech přepravních vztahů v tomto prostoru. Převažující podíl (tj. cca 80 %) má doprava zdrojová a cílová směřující k městu Brnu a jeho urbanizovanému prostoru. Oddálená varianta koridoru R43 (tjv. „Boskovická“ varianta) by měla jen velmi omezenou schopnost přenést a rozdělit výraznější podíl této zdrojové a cílové dopravy... Realizace silnice R43 v „Bystrčské“ variantě má být nadto spojena s vybudováním určitých kompenzačních opatření (zablonění a překrytí části trasy silnice)...“.
164. Podle navrhovatelů zhotovitel modelu intenzit dopravy pochybil také tím, že predikci prováděl k roku 2035 namísto roku 2050. Z metodiky modelování vyplývá, že pro jednotlivé varianty spolu s nulovým stavem bylo provedeno modelování k roku 2020 a 2035. Mezioblastní vztahy byly podle metodiky odvozeny z technických podmínek Ministerstva dopravy – prognóza intenzit automobilové dopravy z června 2018 a ve vztahu k navýšení intenzity dopravy „...*při uplatnění tohoto způsobu individuálního navýšení jednotlivých zón dopravního modelu (cca 950) došlo ke zvýšení celkového počtu mezivýjezdových vztahů proti roku 2016 o 25 % u kategorie LV a téměř 27 % u kategorie TV. U vnitřní dopravy města Brna je celkové navýšení mezioblastních vztahů nižší (10 % u LV a cca 6 % u TV)*...“. Z hlediska metodiky se podle zdejšího soudu jeví modelace jako korektně pojatá. Je pravdou, že z čl. 9 odst. 2 nařízení 1315/2013 plyne, že globální síť by měla být dokončena do konce roku 2050. Modelovat dopravu k roku 2050 by tedy jistě dávalo smysl. Na druhou stranu je zjevné, že modelace dopravy do takto vzdálené budoucnosti by s ohledem na vysokou míru nejistoty umocněnou navíc i nastupující technologickou změnou v automobilovém segmentu vedla k vygenerování krajně nespolehlivého odhadu. Jestliže byla komunikace zařazena pouze do globální sítě v rámci TEN-T a zároveň je zjevné, že prognóza dopravy pro rok 2050 by v současnosti poskytla pouze stěží využitelné údaje, pak podle zdejšího soudu zpracovatel dopravního modelování a zpracovatel územní studie nepochybili, jestliže vycházeli z dopravního modelu pro rok 2035.
165. Deset let staré vyjádření Ministerstva dopravy ze dne 6. 5. 2011, č. j. 21/2011-910-UPR/6-Ma, nadto bez zasazení do kontextu, který předcházal jeho vydání, není způsobilé zpochybnit závěry o dopravní účinnosti jednotlivých variant komunikace 43. Obdobně dovozují-li navrhovatelé z tabulky předložené na str. 45 návrhu malou dopravní účinnost ve vztahu k Brnu, neboť na ulici

Kníničská mělo dojít pouze k nízkému nárůstu dopravního zatížení, pak z téže tabulky vyplývá snížení dopravního zatížení na ulici Sportovní a Hradecká v souvislosti s Bystrckou variantou. Tyto dílčí námítky navrhovatelů tak podle zdejšího soudu potvrzují pouze to, že dopravní model je vždy pouhým odhadem, kdy i modely zpracované v několika málo letech po sobě vykazují odlišnosti (srov. žalobcem předložená tabulka modelování pro rok 2030 na str. 44 návrhu). Jakkoliv samotné zařazení komunikace do globální sítě v rámci TEN-T zvýšení tranzitní dopravy nezpůsobí, lze souhlasit s navrhovateli, že uvažované propojení budoucí D35 a D1 komunikací 43 k určitému navýšení podílu tranzitní dopravy pravděpodobně povede. To vyplývá z údajů podle technicko-ekonomické studie D43 – Bořitov – Staré Město – D35, které navrhovatelé předložili. Z ničeho však neplyne, že dojde v tomto směru k dramatické změně.

166. Jistě by bylo vhodné, aby model intenzity dopravy zohlednil také stávající omezení (kupříkladu křižovatky či omezení rychlosti) provozu, která mohou mít vliv na objem dopravy, což by přispělo k větší přesnosti modelování. Přesto podle soudu nejde o takový „nedostatek“, který by měl vést k nezákonnosti AZÚR JMK, neboť vzhledem ke složitosti dopravního modelování nelze trvat na zohlednění všech dostupných vstupů pro účely výpočtu intenzit dopravy v budoucnu (tu pro rok 2035).
167. Metodika pro zpracování modelu dopravní intenzity, jak je zachycena v územní studii a jejích přílohách, nevykazuje zjevné nesrovnalosti či pochybení. To, že se při modelování intenzit dopravy jednotlivé modelace odlišují, tak samo o sobě k závěru o chybné metodice modelování intenzit dopravy v nyní posuzované věci nepostačuje.
168. To ostatně odpovídá také rozhodovací praxi Nejvyššího správního soudu, který v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198 uvedl, že „...[d]opravní model není ad hoc podkladem a materiálem, který by měl jasně zachytitelnou hmotnou podobu; nemá formu brožury obsahující vstupní údaje a schémata. Je to kontinuální živoucí proces, výsledek současného vědeckého poznání... Pokud by AZÚR měla obsahovat množství vstupních dat, seznamů čísel, schémat apod., která by zachycovala aktuální stav dopravního modelu (pokud by takový výstup vůbec byl možný), takový materiál by těžko přinesl větší míru srozumitelnosti a možnosti kontroly AZÚR ze strany veřejnosti a zastupitelů... Znovu je třeba připomenout, že ZÚR jsou koncepcí, jedná se o stanovení obecných předpokladů pro budoucí rozvoj kraje (zde hl. m. Prahy), který není neměnný, je vyhodnocován a aktualizován (§ 42 odst. 3 stavebního zákona), přičemž detailnější podoba území je dále prověřována na úrovni podrobnějších procesů územního plánování a rozhodování v území. Nejvyššímu správnímu soudu se jeví jako logické, pokud je při zpracování takto obecné koncepce území pracováno s dopravním modelem, který je pomocí dopravně inženýrských výpočtů schopen simulovat dopravu v dotčeném území. Požadavek, aby obsahem odůvodnění ZÚR byly zcela konkrétní výpočty, schémata, kartogramy a seznamy vstupních dat, jak požadují stěžovatelé, shledává zdejší soud neopodstatněným...“.
169. Navrhovatelé dále zpochybňují způsob zpracování hlukové studie, neboť podle nich nebyly respektovány příslušné právní předpisy. Metodika užitá v hlukové studii je shrnuta na str. 11 studie. K výpočtům byl užit program Predictor-LimA 7510, verze 9.11, „...jebož výpočtový algoritmus koresponduje s doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu terénu a další možné ovlivňující podmínky...“. Zhotovitel hlukové studie připouští, že „...[n]ejistota výpočtu je dána především nejistotou vstupních dat, nejistotou vlastního modelování a nejistotou danou akustickými znalostmi uživatele programu (zpracovatele). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB. Nejistoty výpočtů uváděné zpracovateli akustických výpočtů jsou většinou stanoveny formálně a nevycházejí ze skutečné analýzy nejistot. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Vkládaná vstupní data mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky získané z takto zadaného výpočtového modelu jsou pak horním odhadem očekávané situace a příslušná nejistota je již uplatněna (zahrnuta) a není relevantní s nejistotou výpočtu dále pracovat (přičítat nebo

odečítat)...“: Podrobnější popis metodického postupu při zpracování hlukové studie zachycuje podklad Detailní popis metodického postupu při zpracování hlukové studie v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Z tohoto doplnění metodiky je kupříkladu patrné zohlednění průměrné rychlosti vozidel (str. 3) či zohlednění pouze stávajících protihlukových stěn. V popisu metodiky není zřejmá nesrovnalost či zjevná chyba.

170. Podle navrhovatelů zhotovitel hlukové studie nerespektoval směrnici o hodnocení a řízení hluku, která stanoví formu kvantitativních hlukových indikátorů, jejichž hodnocení mělo vycházet ze směrnice 2015/996. Podle čl. 1 odst. 2 směrnice o hodnocení a řízení hluku je jedním z jejích cílů poskytnout základ pro přípravu opatření Evropské unie ke snížení hluku vyzařovaného velkými zdroji, zejména silničními a železničními vozidly a infrastrukturou, letadly, zařízeními určenými k použití ve venkovním prostoru, průmyslovými zařízeními a mobilními strojními zařízeními. Směrnice o hodnocení a řízení hluku se vztahuje na hluk ve venkovním prostředí, kterému jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov nebo oblastí (čl. 2 odst. 2). Hlukové indikátory dle čl. 5, resp. přílohy I, se použijí pro přípravu a revize strategických a hlukových map dle čl. 7; kromě toho mohou být pro zvláštní případy ve smyslu přílohy I bodu 3 použity také doplňkové hlukové indikátory. Pro účely akustického plánování a vymezení hlukových zón lze podle čl. 5 odst. 3 používat jiné indikátory než „Lden“ a „Lnight“.
171. Akustickým plánováním se podle čl. 3 písm. v) směrnice o hodnocení a řízení hluku rozumí řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku. Podle zdejšího soudu tak lze pod akustické plánování podle směrnice o hodnocení a řízení hluku zahrnout také problematiku zásad územního rozvoje. Ve smyslu čl. 5 odst. 3 v souvislosti se zásadami územního rozvoje včetně jejich případné aktualizace tedy nebylo nutné používat výlučně indikátory „Lden“ a „Lnight“, jejichž metody hodnocení jsou vymezeny v příloze II směrnice o hodnocení a řízení hluku; příloha II směrnice o hodnocení a řízení hluku byla nahrazena zněním přílohy směrnice 2015/996. Nebylo tedy nutné, aby tuzemská právní úprava pro účely zásad územního rozvoje upravovala indikátory a jejich hodnocení shodně se směrnicí o hodnocení a řízení hluku.
172. Metodika NMPB-Routes-96, která byla ve zpracovatelem použitým programu zohledněna, byla obsažena ve výčtu přípustných metodik v příloze II směrnice o hodnocení a řízení hluku před jejím nahrazením přílohou směrnice 2015/996. Tu je však třeba zohlednit, že hluková studie (vyjma dodatku k hlukové studii z února 2019) byla zpracována v listopadu 2018. Jestliže podle čl. 2 směrnice 2015/996 mělo dojít k harmonizaci tuzemského právního řádu s touto směrnicí nejpozději do 31. 12. 2018, pak je zřejmé, že užití programu Predictor-LimA 7510 *jehož výpočtový algoritmus koresponduje s doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu* odpovídalo směrnicí o hodnocení a řízení hluku. Výpočet hodnot pro účely zpracování hlukové studie tak byl proveden na základě algoritmu, který byl souladný s tehdejšími zněním směrnice o hodnocení a řízení hluku. Ostatně také vyhláška č. 315/2018 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování), na jejíž nesoulad se směrnicemi navrhovatelé upozorňují, nabyla účinnosti teprve 20. 12. 2018. Vzhledem k tomu, že indikátory pro akustické plánování ve smyslu směrnice o hodnocení a řízení hluku mohly být upraveny členským státem odlišně, nebylo v rozporu s touto směrnicí, jestliže zhotovitel hlukové studie vypracoval vlastní metodiku.

173. Z hlukové studie je patrné, že zhotovitel vynaložil značné úsilí při aktualizaci podkladů pro účely jejího zpracování, kupříkladu aktualizací existence budov a jejich zvektORIZOVÁNÍ pro účely modelace (str. 16) či ověřování existence protihlukových opatření (protihlukových stěn) u pozemních komunikací (str. 15). Zdejší soud dává za pravdu navrhovatelům v tom, že hluková i rozptylová studie nepochybně obsahují chyby. Kupříkladu podle dodatku akustického posudku (doplnění grafických příloh) Ing. Šnajdra ze dne 15. 6. 2020 je patrné, že byla na ukázkové výseči chybně zadána délka protihlukové stěny či že byl pro účely výpočtu zadán objekt, který nemohl výrazně ovlivňovat šíření zvuku (fóliovník). Přesto – i vzhledem k tomu, že navrhovatelé ani soud neidentifikovali významné rozpory v podkladech – nejsou tato pochybení takového charakteru, aby bylo nutné na hlukovou studii nazírat jako na nevěrohodnou.
174. Podle zdejšího soudu je klíčovou námitkou zpochybňující hlukovou studii omezení výpočtu pouze do 400 metrů od komunikací (srov. str. 12 hlukové studie). Lze jistě souhlasit s navrhovatelí, že limitací výpočtu šíření zvuku pouze na 400 metrů mohlo dojít k nezahrnutí překryvů ruchů z různých zdrojů. Zároveň je obecně známou skutečností, že zvuk vzniklý provozem dopravních prostředků z frekventovaných pozemních komunikací se šíří výrazně za hranici 400 metrů. Přitom zvukový překryv různých zdrojů v již nyní hlukově exponovaných oblastech (Brno-Bosonohy či Brno-Bystrc) může vést k závěru o nemožnosti realizace záměru z důvodu překročení hlukových limitů.
175. V kontextu nynější věci se však nejedná o vadu, která by vedla zdejší soud ke zrušení napadené AZÚR. Předně, závazná kritéria, která by určovala, do jaké vzdálenosti se má v rámci hlukové studie vliv hluku modelovat, nejsou nikde stanovena (není stanovena ani povinnost hlukovou studii vůbec provádět). Pokud bylo zvoleno, že výpočet šíření hluku bude v hlukové studii proveden pouze do vzdálenosti 400 m (z důvodu jejího rozsahu), zdejší soud by takovou volbu shledal nezákonnou pouze v případě, že by dospěl k závěru, že nemůže mít žádnou korektní vypovídací hodnotu nebo že je zjevně nesmyslná. Tak tomu však v tomto případě není.
176. Je obecně známo, že hluková zátěž pozemní komunikace je nejintenzivnější v jejím bezprostředním okolí a s přibývajícím vzdáleností se snižuje. Na míru tohoto snížení má vliv zejména charakter terénu; v některých případech může mít již ve vzdálenosti 400 m zanedbatelný vliv, v některých podmínkách se hluk může intenzivně šířit i přes vzdálenost 2 km. V případě měření pomocí výpočtů či modelů je stanovení hranice vždy do jisté míry arbitrární a téměř vždy bude možné namítnout, že vliv hluku měl být posouzen do větší vzdálenosti od komunikace. Pakliže odpůrce zvolil jako kritérium intenzivní hluk do vzdálenosti 400 m, může se to navrhovatelům jevit jako nedostatečné. Vypovídací hodnota tohoto kritéria je však přesto poměrně vysoká, spolu s grafickým znázorněním hlukové zátěže v hlukové studii lze taktéž identifikovat problematické oblasti.
177. Pokud by snad v těchto problematických oblastech v navazujících krocích, jakými je kupříkladu pořízení navazujícího územního plánu či přímo umístění záměru v územním řízení, byl zjištěn hluk z různých (vzdálenějších) zdrojů, který by zpochybnil souladnost záměru s předpisy o ochraně veřejného zdraví (hlukovými limity), bylo by na místě situaci opětovně v dostatečné podrobnosti posoudit; v krajním případě i na úrovni nové AZÚR.
178. Navrhovatelé zpochybňují také závěry rozptylové studie. Podle navrhovatelů nebyly zahrnuty emise vznikající uvnitř tunelů, a to ani včetně případných výdechů. Technologie odlučovačů prachu či exhalací v rámci tunelů v České republice nebyla dosud realizována. Jde proto podle navrhovatelů o technologii spekulativní a nelze vycházet z toho, že by u portálů tunelů či výdechů emise nevznikaly.
179. Jestliže lze v zásadách územního rozvoje vymezit i takový záměr, jehož následná realizace je podmíněna změnou právní úpravy (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105), pak je přípustné také vymezení záměru, jehož realizace je

podmíněna reálně dosažitelným technologickým pokrokem. Tu zdejší soud opětovně zdůrazňuje význam dalších navazujících kroků, v rámci kterých bude podoba využití území včetně vlivů na životní prostředí obligatorně prověřována. Byť podle tvrzení navrhovatelů dosud nebylo na území České republiky řešení tunelu s odlučovací prachy a exhalací realizováno, je zjevné, že případná realizace „tunelové“ části komunikace 43 přes Bystrc bude vzhledem k rozsahu díla technickou a technologickou výzvou, v rámci které bude nutné aplikovat mnohá inovativní řešení. Není-li proto *prima facie* zjevná nesmyslnost a nerealizovatelnost takového řešení, nelze konstatovat, že by nebylo možné do rozptylové studie a následně do AZÚR JMK zahrnout takové stavebně-technické řešení, které nebylo v České republice realizováno.

180. Lze taktéž odkázat na přílohu č. 2 odůvodnění AZÚR JMK, v níž je uvedeno „*Tunely navržené u variantních prvků dopravní infrastruktury ÚS JMK nejsou v současné době v takové fázi projektoré přípravy, aby bylo známo jejich přesné technické řešení. Pro výpočet rozptylové studie proto bylo uvažováno pouze s přirozeným provětráváním tunelů bez nucené ventilace. Emise z úseku komunikace tunelu nebyly uvažované po celé délce tunelového úseku, ale byly rozpočteny a do modelu zadávány v místech portálů tunelů. Případné jiné způsoby odvětrávání mohou být z pohledu rozptylu exhalací v některém z konkrétních případů příznivější...*“. V nynějším případě tedy zároveň došlo v rámci modelu k rozpočtení emisí a jejich zadání v místech tunelových portálů.
181. AZÚR JMK je podle navrhovatelů nezákonná také z důvodu účelového zúžení koridoru komunikace 43 při míjení EVL Malhostovické kopečky. Z textové části AZÚR JMK vyplývá, proměnlivá šíře koridoru byla opakovaně využita v různých úsecích (bod 81b a 81c), a to nejen v případě komunikace 43. Kupříkladu u komunikace 55 (bod 85) byl také vymezen koridor v proměnlivé šíři. Proměnlivá šíře koridoru podle přesvědčení zdejšího soudu naopak indikuje, že si byl pořizovatel vědom blízkosti hodnotných lokalit či sídelních oblastí, a proto v problematických úsecích zúžil šíři koridoru tak, aby došlo k minimalizaci negativních vlivů spojených s realizací záměru, neboť při nižší stupně územně plánovací dokumentace omezil možnosti umístění záměru tak, aby nezasahoval do evropsky významné lokality. Ostatně již v rámci posuzování ZÚR JMK 2011 Nejvyšší správní soud připustil, že nemá smysl zachovávat plnou šíři koridoru v místech, kde není umístění záměru v celé šíři koridoru možné (bod 269 rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Postup odpůrce, který z důvodu omezení kontaktu záměru s EVL záměrně zúžil šíři koridoru, tak podle zdejšího soudu znaky účelovosti (z toho plynoucí nezákonnosti) nenaplňuje.
182. Dále navrhovatelé namítají, že posouzení variant v územní studii bylo provedeno v rozporu s Metodickým doporučením pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí.
183. Podle § 25 stavebního zákona územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Podle § 30 odst. 5 stavebního zákona pořizovatel územní studie podá poté, kdy schválil možnost jejího využití podle § 25, návrh na vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti. Podle § 36 odst. 2 věty první stavebního zákona zásady územního rozvoje mohou ve vybraných plochách nebo koridorech uložit prověření změn jejich využití územní studií.
184. Územní studie je zařazena mezi územně plánovací podklady, které jsou právně nezávazné, ale jsou neopominutelným podkladem k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich aktualizací a změn a pro rozhodování v území. Obsah územní studie stavební zákon ani prováděcí vyhlášky podrobněji neupravují, její obsah je stanoven v zadání územní studie, které zpracovává pořizovatel. Z hlediska srovnání s ostatními nástroji územního plánování přináší územní studie možnost flexibilně ověřovat různé varianty řešení problémů. Územní studie tedy musela být vnímána jako jeden z významných podkladů AZÚR JMK, z

povahy věci však nelze na územní studii klást stejně vysoké (přísné) nároky jako na územně plánovací dokumentaci.

185. Dále je třeba uvést, že územní studii nelze ztotožňovat s vyhodnocením SEA. Pokud mají navrhovatelé za to, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, vyplývá, že pokud pro vyhodnocení SEA existuje „úřední“ metodika, je povinností odpůrce postupovat podle ní, nebo v případě, kdy se rozhodne použít metodiku jinou, zdůvodnit, z jakých legitimních a logických důvodů nelze Metodiku MŽP použít, zdejší soud proti tomuto nic nenamítá. Zdůvodnění odpůrce obsažené v napadené AZÚR JMK přitom z tohoto pohledu dle zdejšího soudu ob stojí.
186. Odpůrci tak dle zdejšího soudu nelze vyčítat, že výběr tří variant doporučených územní studií nevznikl jako přímý produkt vyhodnocení SEA dle Metodiky MŽP, ale dle odlišné vlastní metodiky zpracovatele územní studie, který pro posouzení a výběr variant zkombinoval tři různé typy hodnocení, a to 1) dopravně-urbanistické, 2) životní prostředí a 3) hluk a rozptyl. Jak bylo uvedeno výše, obsah územní studie je stanoven v jejím zadání. V zadání nyní posuzované územní studie je mj. uvedeno, že „*cílem územní studie je vyhodnotit a porovnat varianty z hlediska dopravně – inženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.*“ V úvodu územní studie („*ÚZEMNÍ STUDIE NADŘÁZENÉ DÁLNIČNÍ SÍTĚ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ OB3 METROPOLITNÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI BRNO-2. ETAPA*“) je pak uvedeno, že „*Celkové porovnání variant uspořádání dálniční a silniční sítě vychází ze tří hlavních porovnání: (...) Každé z těchto tří porovnání je zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jinou kategorii/oblast a vychází z jiných podkladů, předpisů či metodik. Dopravně-urbanistické porovnání sleduje základní dopravněinženýrské ukazatele (především dopravní účinnost) a urbanistické vazby. Porovnání z hlediska životního prostředí se zabývá potenciálními střety variant se základními parametry životního prostředí a lidského zdraví. Část zabývající se podrobně vlivy variant na obyvatele prostřednictvím vyhodnocení hluku a emise klade důraz na člověka jako zásadní entitu v území.* Obecně zdejší soud tedy nemá za to, že by při vymezení typů hodnocení variant v územní studii bylo postupováno vadně.
187. Navrhovatelé následně vymezují konkrétní námitky vůči výběru variant v územní studii. Předně zdejší soud uvádí, že učiněný závěr, že v územní studii nemusí být postupováno v souladu s Metodikou MŽP, neznamená, že by zpracovatel územní studie mohl postupovat svévolně. Aby územní studie jako územně plánovací podklad z hlediska soudního přezkumu obstála, je třeba, aby byla nejen v souladu se svým zadáním, ale rovněž musí být přezkoumatelná a neobsahovat zjevné vady. A tímto prismatem zdejší přistoupil ke konkrétním námitkám navrhovatelů.
188. Navrhovatelé namítají, že výběr variant byl proveden bez konkrétních parametrů (na základě „okometrické“ metody, v územní studii nazvané „průnik všech tří porovnání“), tedy nepřezkoumatelně. Dle navrhovatelů pak dále snižuje hodnotu celkového hodnocení to, že u hodnocení z hlediska dopravně-urbanistického a hodnocení z hlediska životního prostředí jsou jednotlivé varianty uvedeny bez pořadí.
189. Tato námitka však dle zdejšího soudu také není důvodná. V dodatku územní studie je uvedeno, že „*Z hlediska dopravně-urbanistického lze varianty rozdělit na tři skupiny: doporučené, možné a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3, S.1 a S.10. Jsou dopravně nejúčinnější a urbanisticky nejprínosnější. Z hlediska životního prostředí lze varianty rozdělit do dvou skupin: doporučené a nedoporučené. Ve skupině doporučených variant jsou bez pořadí varianty D.1, D.3, D.5, D.6, S.1, S.9.3, S.9.4 a S.10. Z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie jsou z dálničních variant nejprínosnější varianty D.2 a D.3, které jsou obě průnikem doporučovaných variant hlukové a rozptylové studie. Nicméně z hlediska ovzduší a především hlukové zátěže by mohla být prínosnější některá ze silničních variant. Z tohoto hlediska jsou průnikem hlukové a rozptylové studie varianty S.10 a S.2, nicméně i varianty S.1 a S.3 jsou variantami s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže. (...) Ve všech třech hodnoceních obstály varianty D.3, S.1 a S.10.*“

190. Co se týče jednotlivých typů hodnocení, je v územní studii ke každému typu hodnocení popsána metodika posouzení variant, která je aplikována, a následně jsou učiněny konkrétní závěry. Jestliže pak došlo k finálnímu výběru variant na základě těchto dílčích typů hodnocení tak, že byly vybrány varianty, které byly na základě uvedených výsledků v každém typu hodnocení zařazeny do skupiny „doporučených“, nemá zdejší soud za to, že by byl takový postup nepřezkoumatelný. Nic tedy nebrání tomu, aby navrhovatelé vymezili konkrétní námitky vad jednotlivých typů hodnocení. Ostatně navrhovatelé tak následně činí.
191. Navrhovatelé mají za to, že není jasné, jak probíhalo zjištění pořadí pro hodnocení z hlediska hluku a rozptylu. Dle navrhovatelů jak pak toto hodnocení svým způsobem duplicitním k hodnocení z hlediska životního prostředí. Kardinální chybou tohoto hodnocení je, že vstupní údaje nejsou s procesem hodnocení nijak jednoznačně propojeny.
192. Tvzení, že hodnocení z hlediska hluku a rozptylu je svým způsobem duplicitní k hodnocení z hlediska životního prostředí, však navrhovatelé nepodporují žádnými argumenty. V územní studii je vzhledem k hodnocení z hlediska životního prostředí mj. uvedeno, že „*Porovnání variant je provedeno v 6 oblastech životního prostředí - A. obyvatelstvo (hluk a emise do ovzduší), B. příroda a krajina, C. povrchové a podzemní vody, D. zemědělská a lesní půda, E. Horninové prostředí, F. kulturní a historické hodnoty v území. V těchto oblastech byla stanovena kritéria a parametry hodnocení včetně jejich váhového ohodnocení.*“ Vzhledem k oblasti A. obyvatelstvo je pak uvedeno, že „*V Metodickém doporučení MŽP jsou vlivy na obyvatele stanoveny na základě podílu plochy zástavby v definované vzdálenosti od osy koridoru a vlivy na ovzduší dle celkové délky varianty. Vzhledem ke zpracované hlukové a rozptylové studii, které jsou součástí předkládané ÚS JMK, bylo možné podrobněji specifikovat dopad hodnocených variant na obyvatele. Hodnocené parametry vycházejí ze Studie vlivu variant na lidské zdraví (příloha D.4) a stanovují konkrétní ovlivněné obyvatele.*“ Parametry v této oblasti jsou pak vymezeny takto: A1-1 Zemřelí + vážná onemocnění, A1-2 Hospitalizace + bronchitida, A2-1 Ztracené roky života vážené disabilitou, A3-1 Nehody se smrtelným zraněním a A3-2 Nehody s těžkým zraněním.
193. Hluková studie a rozptylová studie tedy hrály významnější roli v jedné z šesti oblastí, ve kterých bylo provedeno porovnání variant z hlediska životního prostředí. Celkově má však zdejší soud za to, že hodnocení z hlediska rozptylu a hluku nelze považovat za duplicitní k hodnocení z hlediska životního prostředí. Ostatně to pak také vyplývá z výběru „doporučených“ variant z daných typů hodnocení. Jak již bylo uvedeno výše, z hlediska životního prostředí byly doporučeny varianty D.1, D.3, D.5, D.6, S.1, S.9.3, S.9.4 a S.10. Z hlediska hluku a rozptylu pak byly doporučeny varianty D.2, D.3, S.10, S.2, S.1 a S.3.
194. Navrhovatelé však rovněž namítají, že není jasné, jakým způsobem vzniklo konečné pořadí variant v hodnocení z hlediska hluku a rozptylu.
195. Z územní studie vyplývá, že vzhledem k hlukové studii odpůrce srovnal varianty na základě počtu obyvatel, u kterých dojde k nárůstu či naopak poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku oproti nulovému stavu. Na základě tohoto srovnání došlo k vymezení těchto „doporučených“ variant: S.4, S.10, S.1, D.3, D.2 a S.2. Rovněž zde došlo k vymezení variant „možných“: S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6. Vzhledem k rozptylové studii byla pro srovnání variant použita celková suma počtu obyvatel bydlících v území, kde dojde k celkovému a významnému nárůstu/poklesu imisního zatížení hodnocenými látkami. Na základě tohoto srovnání došlo k vymezení těchto „doporučených“ variant: D.2, D.3, D.5, S.2, D.1, S.10 a S.3. Rovněž opět došlo k vymezení variant možných: S.9.4, S.1, S.9.3, D.6 a S.6.
196. Následně byl vyvozen závěr, že „*Jakákoliv realizovaná varianta bude výrazným krokem dopředu oproti nerealizaci žádné z navrhovaných variant. Pokud by měla být realizována některá z dálničních variant, tak z hlediska vlivu na hluk a ovzduší doporučujeme realizovat variantu D.2 a nebo D.3, protože se nacházejí jako průnik obou množin doporučovaných variant. Nicméně se kloníme k názoru, že z hlediska ovzduší a především hlukové zátěže je vhodnější navrhnout a dále prosazovat některou ze silničních variant. Průnikem obou množin*

jsou varianty S.10 a S.2, nicméně i varianty S.1 a S.3 jsou variantami s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže.“ Zdejší soud má tedy za to, že je zřejmé, jakým způsobem vzniklo konečné pořadí v hodnocení z hlediska hluku a rozptylu.

197. K námitce, že zpracovatel v územní studii vyčíslil hluk pouze do vzdálenosti 400 m a nemohlo tak dojít k posouzení vlivu koridorů komunikací na blízké plochy obytné zástavby do vzdálenosti až 2 000 m v souladu s Metodikou MŽP, uvádí zdejší soud následující. Zdejší soud souhlasí s navrhovatelem, že metodika MŽP nebyla v daném ohledu v územní studii respektována. To pak tedy rovněž platí pro vyhodnocení SEA, jak navrhovatelé správně namítají.
198. Odpůrce však tuto odchylku od metodiky MŽP sám přiznal. V příloze č. 4 vyhodnocení SEA je uvedeno, že *„Porovnání variant je provedeno v 6 oblastech životního prostředí - A. Obyvatelstvo (hluk a emise do ovzduší), B. Biologická rozmanitost, flóra, fauna, krajina, C. Povrchové a podzemní vody, D. Zemědělská a lesní půda, E. Horninové prostředí, F. Kulturní a historické hodnoty v území. V těchto oblastech byly stanoveny kritéria a parametry hodnocení včetně jejich váhového ohodnocení. Při stanovení hodnocených kritérií, parametrů a jejich váhového ohodnocení jsme vycházeli z Metodického doporučení MŽP, konkrétně z modelového katalogu použitého při hodnocení variant ZÚR JMK, který je součástí Metodického doporučení MŽP. (...) Při hodnocení variant v A1 ZÚR JMK je respektováno členění do skupin kritérií dle oblasti životního prostředí a váha stanovená pro každou skupinu kritérií. Ve skupině kritérií B až F bylo respektováno vymezení parametrů včetně přiřazených vah. V rámci skupiny kritérií A. Obyvatelstvo byla vymezena jiná kritéria a parametry, než je v Metodickém doporučení MŽP. Důvodem pro úpravu je především úroveň informací o řešeném území vycházející ze zpracované ÚS JMK obsahující hlukovou a rozptylovou studii.“*
199. Odpůrce odchylku od metodiky tedy odůvodnil a následně danou skupinu kritérií podle zdejšího soudu dostatečně nahradil. Skupiny kritérií B-F metodiku respektovaly.
200. Nadto lze uvést, že pokud by byla daná skupina kritérií ve vyhodnocení SEA vymezena dle Metodiky MŽP, neznamenalo by to, že by hluková studie musela být zpracována do vzdálenosti 2000 m. Ve skupině daných kritérií se dle Metodiky MŽP totiž hodnotí velikost plochy od osy koridoru (ve vzdálenostech 100 m, 500 m, 1000 m a 2000 m) a celková délka trasy. Hlukovou studii k vyhodnocení těchto kritérií není nutné zpracovávat. Co tedy navrhovatelé chápou jako nedostatek, chápe odpůrce jako přednost, viz již výše uvedené: *„Vzhledem ke zpracované hlukové a rozptylové studii, které jsou součástí předkládané ÚS JMK, bylo možné podrobněji specifikovat dopad hodnocených variant na obyvatele.“*
201. K roli územní studie ve vyhodnocení SEA se pak zdejší soud vyjádřil již v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306. Zdejší soud má za to, odpůrci nelze vytýkat, že klíčovým podkladem, z něhož vyhodnocení SEA vycházelo, byla právě územní studie. Sama skutečnost, že podkladem pro vyhodnocení SEA je územní studie, tedy nevede ke snížení jeho významu, tím spíše pak nemůže mít vliv na jeho zákonnost. Na tomto místě lze odkázat na bod 88. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, ve kterém je mj. uvedeno, že *„...podle § 25 stavebního zákona z roku 2006 územní studie ověřuje možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování PÚR, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Uvedl-li soud výše, že povinnost zpracovat územní studii může být v jistých případech jedním z kompenzačních opatření, neznamená to, že předem zpracovaná územní studie zprošťuje odpůrce povinnosti posoudit kumulativní a synergické vlivy v oblasti, o níž územní studie pojednává. Naopak tato studie se musí v ZÚR v rámci hodnocení kumulativních vlivů a v přijatých kompenzačních opatřeních reálně odrazit...“* (což se v tamní věci nestalo).
202. Uvedl-li odpůrce v rozhodnutí o námitkách (str. 362), že *„...K návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA.“*

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnoticích tabulkách. Hluková a rozptylová studie zpracované v rámci ÚS JMK byly v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) A1 ZÚR JMK podkladem pro porovnání variant v oblasti vlivů na lidské zdraví a pro hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a lidské zdraví bylo provedeno standardně dle Metodického doporučení MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Při hodnocení bylo také respektováno hodnocení ZÚR JMK 2016...“, pak takovému pohledu nelze rovněž nic podstatného vytýkat.

203. Následně se tedy zdejší soud mohl zabývat námitkou týkající se nedostatečného posouzení kumulativních a synergických vlivů. Právně teoretické zakotvení institutu posuzování kumulativních a synergických vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí v českém právním řádu (i s přesahem do evropského práva) opakovaně provedl Nejvyšší správní soud, přičemž zdejší soud především zcela odkazuje zejména na body 57. – 73. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 (v podrobnostech pak též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 4. 2014, č. j. 2 AOs 4/2013 – 54, ze dne 24. 4. 2014, č. j. 4 AOs 1/2013 – 125, ze dne 18. 12. 2014, č. j. 8 AOs 3/2013 – 118, ze dne 17. 4. 2014, č. j. 9 AOs 5/2013 – 73, a č. j. 9 AOs 6/2013 – 44, ze dne 15. 4. 2015, č. j. 8 AOs 5/2013 – 87, a ze dne 31. 3. 2013, č. j. 4 AOs 1/2012 – 105).
204. Z těchto rozhodnutí lze shrnout, že pro zjištění, zda odpůrce řádně posoudil kumulativní a synergické vlivy, je třeba provést šestikrokový test, ve kterém se zkoumá, zda odpůrce splnil následující požadavky: 1) nejprve řádně zjistit skutkový stav (stav životního prostředí v řešeném území), 2) vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit, 3) zohlednit a zhodnotit kumulativní a synergické vlivy při posuzování variant řešení, 4) popsat použitou metodologii, 5) navrhnout kompenzační opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů, a 6) stanovit pravidla sledování těchto vlivů.
205. Jelikož navrhovatelé vymezili velmi konkrétní námitky týkající se konkrétních záměrů AZÚR JMK, přičemž na jejich základě se domnívají, že kumulativní a synergické vlivy nebyly ve vyhodnocení SEA dostatečně posouzeny, má zdejší soud za to, že účelnějším postupem v posuzované věci je vyjádřit se ke konkrétním námitkám navrhovatelů, než prostřednictvím šestikrokového testu obecně přezkoumávat, zda odpůrce výše uvedeným požadavkům dostal. To však nic nemění na tom, že odpůrce daným požadavkům dostát musí. Jestliže tedy zdejší soud dospěje u konkrétní námitky navrhovatelů, že minimálně jeden z požadavků splněn nebyl, bude to znamenat, že kumulativní a synergické vlivy nebyly dostatečně posouzeny. Námitky navrhovatelů přitom míří především vůči nesplnění požadavků pod body 2) a 5) šestikrokového testu.
206. Navrhovatelé nejdříve namítají vady posouzení u záměru komunikace Troubsko-Kuřim ve variantě „DS40-B“, tedy variantě, která byla zastupitelstvem odpůrce vybrána. Zdejší soud nesouhlasí s tím, že jsou u daného záměru z hlediska tří typů hodnocení, tj. vlivy na ovzduší, vlivy na obyvatelstvo, vlivy na lidské zdraví, uvedeny zcela identické formulace. Toto tvrzení není pravdivé. U všech tří typů hodnocení se objevují shodné formulace, např. že „*Komunikace odvede část silniční dopravy ze silnice I/43, řešení MÚK zároveň umožní napojení silnic nižších tříd a tím částečně odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí záměru.*“ Rovněž se však u všech tří typů hodnocení objevují formulace, které se u jiných neobjevují. U hodnocení vlivů na ovzduší je uvedeno, např. že, „*U části koridoru existuje ve výhledovém stavu potenciální riziko překročení přísnějšího imisního limitu pro částice PM_{2,5} platného od roku 2020. Tomuto riziku je nutno zabránit příslušnými opatřeními.*“ U hodnocení vlivů na obyvatelstvo je uvedeno, např. že, „*Ve vazbě na technické řešení nelze vyloučit ani negativní vliv na rekreační využití Brněnské přehrady. Pozitivní vlivy převažují pouze za*

předpokladu realizace navržených opatření.“ U jednotlivých typů hodnocení je tedy uveden slovní popis, který odpovídá tomu, na jakou složku jsou vlivy posuzovány. Zdejší soud výše uvedený postup nepovažuje za nepřijatelný.

207. Zdejší soud se rovněž neztotožňuje s tím, že je zcela nesrozumitelné, na jaké konkrétní obce je poukazováno s tím, že MÚK umožní napojení silnic nižších tříd a tím částečné odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí záměru.
208. U posouzení vlivů záměru „DS40-B“ na obyvatelstvo je mj. uvedeno, že *„Její vliv (komunikace Troubsko-Kuřim, pozn. zdejšího soudu) se projeví ve snížení intenzity dopravy a tím i zvýšení pohody bydlení a dopravní bezpečnosti u významného počtu obyvatel, to jak v centrální části města Brna, tak i u zastavby podél stávajících silnic v okolí záměru (Kuřim, Lelekovice, Česká, Jinačovice, Popůvky“.* AZÚR JMK pak vymezuje na komunikaci 43 v úseku Troubsko-Kuřim „MÚK Troubsko“, „MÚK Žebětín“, „MÚK Bystrc-jih“, „MÚK Bystrc-sever“, „MÚK Rozdrojovice“ a „MÚK M. Knínice“. Dle zdejšího soudu je tak zřejmé, na které obce je ve vyhodnocení SEA u záměru „DS40-B“ poukazováno. Námitka navrhovatelů není důvodná.
209. Nadto lze uvést (ostatně to zdejší soud uvedl také v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306), že obecně platí, že zakreslení napojení na stávající silniční síť, tj. technické řešení mimoúrovňové křižovatky včetně napojení na silnice I. a II. třídy, není z hlediska podrobnosti úkolem pro zásady územního rozvoje, nýbrž pro územní plány jednotlivých obcí (v podrobnostech rovněž rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Nesmí-li podle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, pak podrobné technické řešení napojení nové komunikace spolu s předpokládanými mimoúrovňovými křižovatkami na existující silniční síť nemůže být obsahem zásad územního rozvoje (ani jejich aktualizace).
210. To, že mají plánovaná mimoúrovňová křížení vzájemně propojovat další komunikace nadmístního významu, znamená, že jejich umístění je třeba vymezit již na úrovni zásad územního rozvoje v rámci vymezeného koridoru, teprve v rámci územního plánu však bude potřebné technicky vyřešit napojení vymezených mimoúrovňových křížení na stávající silnice. Jiný postup podle zdejšího soudu není z praktického hlediska ani možný.
211. Územní plán v souladu s § 43 odst. 3 stavebního zákona v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje, s politikou územního rozvoje a s územním rozvojovým plánem. Územní plán, coby navazující stupeň územně plánovací dokumentace, musí nejprve zpřesnit (zmenšit) koridor vymezený v zásadách územního rozvoje v podrobnějším měřítku, než jej vymezují zásady územního rozvoje, a logicky až po tomto zpřesnění lze uvažovat o konkrétním technickém řešení jeho napojení na existující silnice.
212. Navrhovatelé dále nesouhlasí s vyhodnocením SEA rovněž z toho důvodu, že komunikace 43 zcela zásadně negativně zatíží novou obytnou výstavbu na jihu Kuřimi, lokalitu „Díly za Sv. Janem“ pro cca 1500 obyvatel, avšak vliv daného záměru je vymezen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, kladný (+1/+2).
213. Zdejší soud má však za to, že tato skutečnost souvisí primárně se záměrem Silnice I. třídy Kuřim, jižní obchvat „DS45“, neboť právě tento záměr kolem zmiňované lokality vede. U tohoto záměru je ve vyhodnocení SEA vymezen vliv přímý, dlouhodobý, trvalý, záporný (-1/0), přičemž ve slovním popisu vlivu je mj. uvedeno, že *„Obchvat vytvoří propojení mezi stávající silnicí I/43 a plánovanou novou trasou komunikace č. 43, je tak nutno zde předpokládat výraznější nárůst dopravní zátěže proti současnosti. To se projeví nárůstem imisní zátěže v jihovýchodní okrajové části města, kde se komunikace přibližuje zastavbě. Negativní vliv se však týká pouze jedné lokality (Za Sv. Janem, vzdálenost cca 150 m od*

okraje zástavby). Pozitivní vlivy však převažují, ovšem za předpokladu realizace navržených opatření.“ Daná skutečnost je tedy ve vyhodnocení SEA zohledněna.

214. U záměru „DS40-B“ je pak záměr „DS45“ zohledněn při vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Takovému postupu nemá zdejší soud co vytknout. Zdejší soud rovněž nemá za nepřiléhavé tvrzení u záměru „DS40-B“, že vliv komunikace 43 se projeví ve snížení zátěže u významného počtu obyvatel Kuřimi. Rovněž u záměru „DS45“ je mj. uvedeno, že *„Jižní obchvat odvede část silniční dopravy ze stávající silnice II/385 mimo zastavěnou oblast města Kuřim, kde dojde ke zlepšení pohody bydlení u značného počtu obyvatel.“* S ohledem na to, že Kuřim má cca 11 000 obyvatel, neshledává soud na uvedených závěrech nic rozporného.
215. Navrhovatelé dále namítají, že u záměru „DS40-B“ je konstatováno překročení hlukových limitů pro Bosonohy, Bystrc, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Troubsko a Žebětín v rozsahu 37 %, avšak nejsou ve vyhodnocení SEA uvedena opatření k nápravě tohoto existujícího protiprávního stavu. Zdejší soud pak podotýká, že z vyhodnocení SEA je zřejmé, že překročení hlukových limitů se netýká pouze okolí záměru „DS40-B“, nýbrž okolí většiny záměrů z AZÚR JMK. Zdejší soud však nemá za to, že je úkolem odpůrce stanovovat opatření k nápravě protiprávního stavu.
216. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, ve kterém je uvedeno, že *„Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřijatelné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (bližší viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká“ varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřijatelná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.“* V daném ohledu je úkolem odpůrce především navrhnout k příslušnému záměru opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů a kompenzační opatření. Dostatečnost těchto opatření je přitom předmětem samostatné námítky navrhovatelů (viz níže). K výše uvedené námitce zdejší soud tedy uvádí, že není důvodná.
217. V kontextu překročení hlukových limitů pak ještě navrhovatelé namítají nepřijatelnost hodnocení ve vyhodnocení SEA, že *„Komunikace se výrazně přibližuje k obytné zástavbě městských částí Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a Brno-Kníničky a obcí Jinačovice, Rozdrojovice a Troubsko, kde může dojít ke zhoršení imisní situace. Pozitivní vlivy převažují pouze za předpokladu realizace navržených opatření. U části koridoru existuje ve výhledovém stavu potenciální riziko překročení přísnějšího imisního limitu pro částice PM_{2,5} platného od roku 2020. Tomuto riziku je nutné zabránit příslušnými opatřeními.“* Zhoršení imisní situace však ještě nezpůsobuje „nepřijatelnost“ (výsledku) hodnocení, sami navrhovatelé přitom uvádějí, že negativním vlivům má být bráněno příslušnými (budoucími) opatřeními.
218. Dále navrhovatelé brojí proti opatřením ke snížení a zmírnění negativních vlivů u záměru „DS40-B“. Navrhovatelé namítají, že opatření spočívající v optimalizaci trasy komunikace 43 v rámci koridoru nemůže mít vzhledem k šíři koridoru (300 m v úseku MÚK Rozdrojovice-Kuřim a 65-150 m v úseku MÚK Žebětín-MÚK Rozdrojovice) podstatný vliv na velikost negativního vlivu. Navrhovatelé pak rovněž namítají, že požadavek realizovat kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže pokud možno přímo v dotčené obytné zástavbě se jeví jako absurdní a nevykonatelný. Navrhovatelé uzavírají, že hodnocení účinnosti daných opatření je nepřezkoumatelné.
219. Zdejší soud uvádí, že při přezkumu těchto námitek bude plně posupovat v intencích rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, podle něhož „...Zákon, a

tím méně soud, nepožaduje po odpůrci na úrovni ZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u nějž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu.“ Navrhovatelé vymezili námitky, které se týkají opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů na ovzduší záměru „DS40-B“. Je třeba nejdříve uvést, že příloha č.2a vyhodnocení SEA v dané části popisuje různé vlivy, přičemž je na ně reagováno různými opatřeními.

220. Tedy na vliv popsáný jako „*přímý, dlouhodobý, potencionální nárůst imisní zátěže v místech přiblížení komunikace k zástavbě*“ je reagováno takto: „*Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Provéřit očekávané imisní zatížení rozptylovou studií v místě přiblížení komunikace k okrajové zástavbě sídel a kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže realizovat pokud možno přímo v dotčené obytné zástavbě. Rozptylovou studií prověřit imisní příspěvky záměru jak ve variantě realizace navazujících úseků plánované komunikace I/43, tak ve variantě realizace pouze této jedné stavby. V případě překročení imisních limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace takové opatření, které povede ke kompenzaci imisních příspěvků podle příslušných právních předpisů*“. Obecně má zdejší soud za to, že takto vymezená opatření požadavky výše uvedené judikatury naplňují.
221. Navrhovatelům lze dát za pravdu, že prostor pro posun komunikace 43 v rámci koridoru není velký. Vzhledem k přibližné šířce budoucí dopravní stavby včetně ochranných pásem, která bude cca 100 metrů (v souladu s § 30 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích), je v úseku MÚK Rozdrojovice-Kuřim ponechán prostor k upřesnění cca 100 m od středu koridoru na obě strany a v úseku MÚK Žebětín-MÚK Rozdrojovice je to maximálně cca 25 m od středu koridoru na obě strany. Nicméně i v takto omezeném prostoru je dle zdejšího soudu možné trasu komunikace optimalizovat, tj. zvolit takové vedení komunikace, které bude mít nejmenší negativní vliv.
222. Navrhovatelé pak neuvádějí, proč považují požadavek, aby byla kompenzační opatření ke snížení imisní zátěže realizována pokud možno přímo v dotčené obytné zástavbě, za absurdní a nevykonatelný. Za takové opatření dle navrhovatelů nelze považovat, že „*V případě překročení imisních limitů v území ve výhledovém stavu zahrnout do stavební dokumentace takové opatření, které povede ke kompenzaci imisních příspěvků podle příslušných právních předpisů*.“ To však odpůrce ani netvrdí. Zdejší soud rovněž není toho názoru, že by hodnocení účinnosti daných opatření bylo nepřezkoumatelné. V příloze č. 2 vyhodnocení SEA je uvedeno, že „*Hodnocena je rovněž předpokládaná účinnost navrhovaných opatření. Opatření jsou dělena s účinností malou a velkou. Opatření s předpokládanou velkou účinností, jsou opatření, která pravděpodobně zjištěný negativní vliv významně sníží či zmírní, nebo vyloučí. Velká účinnost navrhovaných opatření je rovněž použita v případě, že lze na základě vyhodnocení podmínek v dotčeném území a šíři navrhovaného koridoru předpokládat vyloučení negativního vlivu v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace*.“ Je tedy zřejmé, na základě jakých úvah byla účinnost opatření hodnocena.
223. Zásadní vadou vyhodnocení SEA je dle navrhovatelů to, že u záměru „DS40-B“ zůstal sloupec s nadpisem „Kompenzační opatření“ zcela prázdný, a tedy nebyla navržena žádná kompenzační opatření. Zdejší soud se s navrhovateli ztotožňuje v tom ohledu, že v příloze č. 2a vyhodnocení SEA jsou sloupce, ve kterých mají být stanovena kompenzační opatření a jejich účinnost, skutečně prázdné. Tedy nejen u záměru „DS40-B“, ale u všech záměrů. Po detailním posouzení vyhodnocení SEA však zdejší soud došel závěru, že tato skutečnost ještě neznamená, že nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. Zdejší soud v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931 (ve vztahu k ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací) uvedl, že „...*U každého jednotlivého kompenzačního opatření pak je stanovena také jeho (předpokládaná) účinnost. Jako typický příklad kompenzačního opatření lze uvést: „Zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes přílehlou zástavbu (objížďení placených úseků)...*“.

224. V nyní posuzované věci (ve vztahu k aktualizaci ZÚR JMK) jsou v příloze č. 2a vyhodnocení SEA v mnoha případech stanovena obdobná kompenzační opatření včetně jejich účinnost v rámci sloupce nazvaného „Opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů“. Příkladem může být právě záměr „DS40-B“ u kterého je ve zmiňovaném sloupci uvedeno, že „...Po vybudování zamezit příjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseku...“. Účinnost tohoto opatření je pak hodnocena jako velká. Zdejší soud nemá důvod na tuto otázku nahlížet jinak než jak učinil v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931.
225. Pokud navrhovatelé následně tvrdí, že podobně nelogicky jako u záměru „DS40-B“ je poято vyhodnocení SEA rovněž pro záměr komunikace Kuřim-Lysice ve variantě „DS-41-B“, přičemž svoji argumentaci dále nerozvíjejí, odkazuje zdejší soud na výše uvedené vypořádání námitek týkajících se záměru „DS40-B“. Ani námitky proti vyhodnocení SEA pro záměr „DS45“ nejsou důvodné. Zde již navrhovatelé svou argumentaci rozvíjejí, nicméně takovým způsobem, že pouze opakují již uvedené. Námitky navrhovatelů se týkají hodnocení vlivů vzhledem k lokalitě „Díly za Sv. Janem“, opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů (optimalizace trasy v rámci koridoru) a absence kompenzačních opatření. Ke všemu uvedenému se však zdejší soud již vyjádřil.
226. Navrhovatelé dále namítají, že nedošlo k reálnému vyhodnocení vlivů letecké dopravy a jejich vzájemného působení spolu s vlivy komunikace 43. Navrhovatelé odkazují na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 54 A 68/2019 – 123, s tím, že právě neposouzení synergie vlivů dopravy silniční a letecké bylo důvodem pro zrušení aktualizace č. 2 ZUR Středočeského kraje. Zdejší soud nicméně nepovažuje odkazovaný rozsudek za přílehlavý na nyní posuzovanou věc. Krajský soud v Praze v daném rozsudku učinil závěr, že „*Ve spojení se shora specifikovaným pochybením spočívajícím v selektování zdrojů hluku a emisí při posuzování kumulativních a synergických vlivů ze záměru D300 (aktualizace č. 2 ZUR Středočeského kraje vymezila plochu pro záměr veřejně prospěšné stavby D300-plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla), pozn. zdejšího soudu) soud považuje v konečném důsledku za důvodnou námitku brojící proti absenci vyhodnocení vlivů dopravy osob a nákladů z letiště a na něj. Jak soud vysvětlil v odstavci 105 výše, absence tohoto vyhodnocení by sama o sobě nebyla vadou vedoucí ke zrušení napadeného rozhodnutí, avšak v kontextu zjištění popsanych v odstavcích 118 až 125 se tato vada jeví jako podstatně závažnější, neboť potvrzuje již vyslovenou domněnku, že určité zdroje zátěže některých složek životního prostředí jsou hodnoceny jen tam, kde se to hodí, avšak opomíjeny tam, kde lze očekávat méně příznivý výsledek.*“
227. Je pravdou, že ve vyhodnocení SEA je uvedeno (kapitola A.6.3.), že „*Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je o těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové vody, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek vznik kyselých dešťů nebo kombinované vlivy na lidské zdraví.*“ Jedná se však o obecnou definici synergického vlivu, přičemž při jeho posuzování vždy záleží na konkrétních podmínkách v území. V případě řešeném Krajským soudem v Praze šlo o posouzení letištní dopravy v blízkosti letiště. Stejně tak v dalším případě odkazovaném navrhovateli byl posuzován primárně vliv rozšíření provozu pražského letiště a synergický efekt s ostatními doloženými negativními vlivy.
228. Zdejší soud nezpochybňuje, že městská část Bosonohy a obec Troubsko se nachází v ochranném pásmu letiště Brno – Tuřany (ostatně, některá ochranná pásma letiště zasahují i dále než 20 km od letiště). Zároveň ovšem jde o oblast od letiště vzdálenou 10 km a více. Samotná existence ochranného pásma letiště proto ještě není dostatečným důvodem pro konstatování existence významných synergických vlivů letecké dopravy a nutnosti jejího podrobného posouzení.
229. Pakliže tento vliv je vzhledem ke konkrétním okolnostem intenzity provozu letiště a vzdálenosti od dané oblasti zanedbatelný (oproti zátěži způsobené již stávajícími pozemními komunikacemi), neshledal zdejší soud v postupu odpůrce v rámci hodnocení SEA pochybení, které by mohlo mít vliv na zákonnost napadené AZÚR JMK.

230. Zdejší soud pak nesouhlasí s navrhovateli, že do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nebyl zahrnut železniční koridor ze ZÚR JMK DZ03. V příloze č.2a vyhodnocení SEA je u záměru komunikace 43 v úseku Troubsko-Kuřim u všech variant uvedeno: „*Potencionální mírné negativní kumulativní vlivy hluku na lidské zdraví se záměrem DZ03 Trat' č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice okresu*“. Záměr DZ03 je rovněž uveden u vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů u záměrů „DS43“ a „DS44“. V daném ohledu je významnost vlivu vždy hodnocena jako (-1). Tomuto rovněž odpovídá příloha č.2b vyhodnocení SEA.
231. Navrhovatelé mají za to, že do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů měl být rovněž zahrnut koridor pro vysokorychlostní železnici (VRT), který je v aktualizaci ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva RDZ02. Dle navrhovatelů by nedošlo k porušení ustanovení stavebního zákona, podle kterého se vlivy územních rezerv neposuzují, neboť by se pouze zohlednil potencionální vliv záměru VRT.
232. Taková argumentace však dle zdejšího soudu nemůže obstát. Zdejší soud v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931, zcela jasně uvedl, že „*Skutečnost, že v případě územní rezervy není potřeba provádět posouzení kumulativních a synergických vlivů, plyne přímo ze zákona a je logickým odrazem charakteru územní rezervy. Územní rezervy samotné (s odhlédnutím od záměru, pro něž byly vymezeny) v zásadě nemohou mít negativní dopady na životní prostředí, neboť toliko zakazují některé změny v území, a tím konzervují dosavadní stav. Jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí by tedy postrádalo smysl. U záměru, pro něž byla územní rezerva vymezena, není jisté, v jaké variantě, v jakém rozsahu a za jakých podmínek bude realizován; není ani jisté, zda k jeho realizaci skutečně dojde. Proto by požadavek na posouzení předpokládaného využití územní rezervy (zde dopravní infrastruktura) byl v této fázi předčasný [viz také důvodová zpráva k návrhu zákona č. 350/2012 Sb., podle níž by i docházelo – v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 (směrnice SEA) o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí – k opakovanému posuzování]. Z uvedených důvodů bylo posuzování stanoveného využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí výslovně vyloučeno § 36 odst. 1 stavebního zákona, po novelizaci zákonem č. 350/2012 Sb., účinným od 1. 1. 2013. Stejná logika ovšem platila i před touto novelou [srov. Metodiku k navrhování územních rezerv a rozhodování podle nich, vydanou Ústavem územního rozvoje a Ministerstvem pro místní rozvoj v prosinci 2011, vydání první, str. 5: „[S]amotné vymezení územní rezervy nemůže vyvolat potřebu posuzování vlivů na životní prostředí a na území Natura 2000. K tomuto posouzení dochází, až když je změnou ÚPD navrhováno změnit územní rezervu na plochu nebo koridor pro prověřené využití (zpravidla zastavitelnou plochu)“]. Neprovedení posouzení vlivů na životní prostředí u územní rezervy tudíž nemůže samo o sobě představovat nezákonnost. Vlivy na životní prostředí (včetně vlivů kumulativních a synergických) budou posouzeny u záměru v okamžiku, kdy bude navrhováno přetřazení záměru z územní rezervy do koridoru. V případě kumulativních a synergických vlivů se přitom posuzuje kumulace a synergie nejen s vlivy plánovaných záměrů, ale také s vlivy stávajících záměrů. Není tudíž ve výsledku vůbec možné se v jakékoli části vyhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů.*“
233. Nadto lze uvést, že v odůvodnění AZÚR JMK je uvedeno, že „*V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“.* SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“, tj. v tomto případě variantu RDZ02-B. Protože dále již není spojení Javůrek – Brno sledováno ve variantách, je možné zbývající trasu územní rezervy podél dálnice D1 označit jako RDZ02. V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020. Do té doby není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ02 (zrušení a nabrání návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána.“
234. Navrhovatelé dále namítali, že posouzení vlivů nebylo provedeno s ohledem na jejich lokalizaci. Dle navrhovatelů vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644, požadavek, aby byly specificky a odděleně vyhodnoceny všechny úseky

komunikace 43, které se od sebe navzájem liší. Námitka navrhovatelů míří vůči záměru komunikace 43 v úseku Troubsko-Kuřim ve variantě „DS40-B“ a také vůči záměru komunikace 43 v úseku Kuřim-Lysice ve variantě „DS41-B“.

235. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, uvedl, že „Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644, publ. pod č. 2106/2010 Sb. NSS, vyplývá obecný závěr, že smyslem vyhodnocení vlivů na životní prostředí je sice získat informace ve vztahu k působení vymezeného koridoru na životní prostředí jako celku, toto komplexní hodnocení by však mělo být mj. výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů koridoru na jednotlivá dotčená území. Vlivy lineových staveb se totiž v různých částech území mohou lišit a každý úsek koridoru SOKP může mít specifické vlivy v předmětné lokalitě.“ Zdejší soud se tak neztotožňuje s interpretací závěrů z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644, kterou vymezili navrhovatelé.
236. Podle zdejšího soudu není nutné, aby vyhodnocení SEA specificky a odděleně vyhodnotilo všechny úseky komunikace 43, které se od sebe navzájem liší. Komplexní hodnocení komunikace 43 ve vyhodnocení SEA však musí být výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů komunikace na jednotlivá dotčená území. To, že bylo provedeno posouzení vlivů jednotlivých segmentů komunikace 43 na jednotlivá dotčená území, lze vidět na grafické části vyhodnocení vlivů AZÚR JMK, tj. A.1. „Vlivy aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí“ a A.2. „Výkres synergických a kumulativních vlivů na životní prostředí“.
237. To, že posouzení jednotlivých segmentů na jednotlivá dotčená území byla promítnuta do komplexního hodnocení komunikace 43, lze vidět na řadě míst vyhodnocení SEA. Jako příklad zdejší soud odkazuje na část vyhodnocení SEA, která se zabývá vlivem komunikace 43 na biologickou rozmanitost, faunu a floru. V dané části je mj. uvedeno, že „Nejzávažnější zásahy s potenciálně významným negativním vlivem (-2) byly identifikovány u záměrů nových dopravních staveb, a to u záměru nové komunikace č. 43 Kuřim - Lysice (DS41-A, DS41-B), kde je koridor veden přes PP Krkatá Bába. Záměr je možno realizovat pouze za předpokladu technického řešení minimalizující vliv na ZCHÚ (přemostění). Koridory DS41-A a DS41-B Kuřim - Lysice dále zasahují do jižní části PR Obůrky - Třeštěnek a OP PP Čtvrtek za Bořím. (...) DS40 I/43 Troubsko - Kuřim ve všech variantách (DS40-A, DS40-B a DS40-C) zasahuje do PP Skalky u Přehrady, lokality druhu s národním významem karyl Smirnovův a prochází OP PP Pekárna. Zásahu do PP Skalky u Přehrady a lokality druhu s národním významem se lze v rámci koridoru vyhnout a je zde také plánováno přemostění. Vliv je proto hodnocen o něco mírněji na úrovni mírně až významně negativní (-1/-2).“
238. Příkladem toho, že odpůrce bral v potaz specifika jednotlivých segmentů komunikace 43, může být rovněž proměnlivá šíře koridoru, která dle zdejšího soudu indikuje, že si pořizovatel byl vědom blízkosti hodnotných lokalit či sídelních oblastí, a proto v problematických úsecích zúžil šíři koridoru tak, aby došlo k minimalizaci negativních vlivů spojených s realizací záměru (např. odpůrce ve vztahu k nižším stupňům územně plánovací dokumentace omezil možnosti umístění záměru tak, aby nezasahoval do evropsky významné lokality Malhostovické kopečky). Námitka navrhovatelů není důvodná.
239. Následně se zdejší soud zabýval námitkou, že ve vyhodnocení SEA nebylo provedeno vyhodnocení vlivů všech MÚK na komunikaci 43, přičemž navrhovatelé mají za to, že všechny MÚK musí být posouzeny. Předně zdejší soud uvádí, že v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306, dospěl k závěru, že z vyhodnocení SEA (v rámci AZÚR JMK) vyplývá, že odpůrce srozumitelně zhodnotil vlivy, které jsou se vznikem MÚK spojeny. Navrhovatelé přitom v nyní posuzované věci nevymezili takovou argumentaci, která by závěr zdejšího soudu mohla změnit.
240. Námitka navrhovatelů je opět zaměřena na záměr komunikace 43 v úseku Troubsko-Kuřim. Jak již zdejší soud výše uvedl, v aktualizaci ZÚR JMK jsou v tomto úseku vymezeny „MÚK Troubsko“, „MÚK Žebětín“, „MÚK Bystrc-jih“, „MÚK Bystrc-sever“, „MÚK Rozdrojovice“ a

„MÚK M. Knínice“. Zdejší soud zdůrazňuje, že všechny uvedené MÚK jsou obsaženy jak v textové části AZÚR JMK, tak v grafické části aktualizaci ZÚR JMK. Již na základě těchto skutečností je argumentace navrhovatelů značně oslabena. Navrhovatelé argumentovali mj. rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 – 72, resp. částí tohoto rozsudku, ve které je citováno z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 – 644.

241. Nejvyšší správní soud však v rozsudku ze dne 24. 2. 2011, č. j. 8 Ao 5/2010 – 149, uvedl, že „... pro úplnost upozorňuje, že nyní řešená věc se zásadně odlišuje od věci, kterou rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 20. 5. 2010, č. j. 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 rozšuzované o takový případ nejde. Nadto je i bez textového vyjádření (které ale nechybí) vcelku zřejmé, kde bude nutné mimoúrovňové křižovatky umístit (křižení 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.“ Úspěšná tak nemůže být ani argumentace rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, neboť zde byl řešen návrh na zrušení totožného opatření obecné povahy (Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, schválené usnesením zastupitelstva Hlavního města Prahy ze dne 17. 12. 2008, č. 32/59) jako v rozsudku č. j. 8 Ao 2/2010 – 644, přičemž závěr ohledně MÚK byl zopakován.
242. Zdejší soud může dát navrhovatelům za pravdu v tom, že ve vyhodnocení SEA nedošlo k samostatnému posouzení MÚK. Je pak však třeba doplnit, že takový požadavek nebyl judikaturou vymezen. Ze spisového materiálu je pak zřejmé, že MÚK byly nejenže vymezeny v textové a grafické části AZÚR JMK, ale rovněž k nim bylo ve vyhodnocení SEA přihlíženo. Např. na str. 64 přílohy č. 2a vyhodnocení SEA je vliv na krajinu hodnocen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, záporný (-1/-2) s tím, že „Záměr může ovlivnit kvalitu krajinného rázu. Okrajové plocha pro MÚK zasahuje na přírodní park Baba. Záměr představuje novou antropogenní linii v krajině, prohlubuje proces fragmentace krajiny.“ Jestliže došlo k posouzení vlivů MÚK v rámci posouzení vlivů komunikace 43, nemůže zdejší soud proti takovému postupu nic namítnout. Námitka navrhovatelů není důvodná.
243. Navrhovatelé následně namítali nepřezkoumatelnost AZÚR JMK pro nedostatek důvodů. Navrhovatelé přitom nepřezkoumatelnost spatřují v následujících bodech: 1) neposouzení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci, 2) tvrzení odpůrce, že díky realizaci záměru „DS40“ dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí záměru, je zcela nesrozumitelné, neboť není vůbec zřejmé, na jaké konkrétní obce je poukazováno 3) předpoklad odpůrce, že Optimalizovaná varianta není dostatečně účinná, 4) výběr variant v územní studii metodou „průnik všech tří porovnání“, 5) hodnocení územní studie pro kategorii „Hluk a rozptyl“ vzniklo blíže neurčeným zkombinováním oddělených hodnocení pro hluk a rozptyl, metoda tohoto kombinování není známá a vede ke zcela absurdním a zpětně nepřezkoumatelným závěrům, 6) nesrozumitelné a věcně nedoložené hodnocení variant doporučených územní studií pro určení jejich pozice v kategorii „Hluk a rozptyl“, 7) celé hodnocení v územní studii je naprosto nepřezkoumatelné pro absenci výchozích/vstupních údajů (numerických hodnot vypočítaných úrovní hlučnosti a znečištění ovzduší).
244. Zdejší soud k tomuto uvádí, že obdobné námitky vymezili navrhovatelé rovněž v jiných částech svého návrhu, přičemž zdejší soud se s nimi již výše vypořádal a došel k závěru, že nejsou důvodné. Pokud navrhovatelé dané námitky pouze opakují, přičemž je nyní hájí do hávu námitky nepřezkoumatelnosti, nemá zdejší soud za to, že je nutné se těmito námitkami znovu zabývat. Zdejší soud se tak nemohl ztotožnit s tvrzením navrhovatelů, že namítané vady ve svém důsledku

znemožňují zjistit, proč dal odpůrce přednost variantě Bystřická/Německá před variantou Optimalizovanou.

245. Navrhovatelé dále namítají, že ve vyhodnocení SEA nedošlo k posouzení vlivu komunikace 43 na dálnici D1 (oblast Troubsko-Ostopovice-Bosonohy). A tedy ani nemohlo dojít ke stanovení kompenzačních opatření. Daná námitka se opět týká posouzení kumulativních a synergických vlivů u záměru komunikace Troubsko-Kuřim ve variantě „DS40-B“. Tvzení navrhovatelů však není pravdivé, neboť v posuzované věci k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů komunikace 43 a dálnici D1 došlo.
246. Dálnice D1 je na str. 65 přílohy č. 2a vyhodnocení SEA uvedena mezi výčtem záměrů a stávajících staveb, mezi nimiž a komunikací 43 dochází ke vzniku kumulativních a synergických vlivů. Významnost daných vlivů na lidské zdraví je zde hodnocena jako potenciálně významné negativní vlivy (-2). Tomuto pak rovněž odpovídá tabulka na str. 3 přílohy č. 2b vyhodnocení SEA, kde je hodnocení kumulativních a synergických vlivů vyobrazeno právě prostřednictvím tabulek a barevného označení, které značí významnost vlivu.
247. V textové části vyhodnocení SEA na str. 189 je pak uvedeno, že „*Jako kritické z hlediska kumulativních a synergických vlivů se jeví území jihozápadně od Brna. V tomto území se protínají koridory silničních staveb navrhované v A1 ZÚR JMK DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, DS40 D43 (I/43) Troubsko – Kuřim (všechny varianty A, B, C) a DS43 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT), koridor DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek navržený v ZÚR JMK a stávající dálnice D1. V tomto území byly identifikovány potenciálně významné negativní kumulativní, případně synergické vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a lidské zdraví způsobené dopravou na stávající dálnici D1 a na dálnicích nebo silnicích v navrhovaných koridorech.*“
248. Na str. 194 textové části vyhodnocení SEA je pak na výše uvedené reagováno několika opatřeními, např.: „*V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro snížení imisních příspěvků komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (např. vegetační bariéry, zatunelování, překrytí a ozelenění apod.). (...) Do vymezení koridoru zahrnout realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby v nejbližších obcích je v některých úsecích koridoru DS40-B je nutné kromě vybudování protihlukových stěn uvažovat i nadstandardními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenající zásadní snížení akustické zátěže z dopravy (např. kompletní zakrytování či realizace v tunelu). Takováto forma řešení je nutná zejména na úsecích úrovně odpovídajících zastavěnému území obcí Troubsko a Bosonohy (úsek mezi lokalitami Troubsko – Za kostelem a Bosonohy – severní část zastavěného území obce / Padělký) a městských částí Brno – Bystřice a Brno – Kníničky (úsek mezi oblastí vyústění ulice Černého až po přiblížení se hranici katastrálních území Kníničky a Rozdrojovice). (...) V jižní části koridoru (v oblasti MÚK Troubsko) je nutno protihlukové opatření vedoucí k ochraně obytné zástavby městské části Brno – Bosonohy řešit v přímé vazbě na protihlukové opatření plánovaného obchvatu městské části.*“ Obdobné je pak tedy uvedeno v příloze č.2a vyhodnocení SEA mezi opatřeními ke snížení a zmírnění negativních vlivů.
249. Nadto zdejší soud uvádí, že nepovažuje za přílehlavou argumentaci rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526. Nejvyšší správní soud při přezkumu ZÚR JMK 2011 dospěl k závěru, že bylo setrváno toliko u definice možných lokalit výskytu kumulativních a synergických vlivů, ale nedošlo k jejich posouzení (zhodnocení dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní). To se však v nyní posuzované věci nestalo. Z přílohy č. 1 vyhodnocení SEA nazvané „Metodické vysvětlení“, která stanovuje metodologii mj. i pro (semi)kvantitativní hodnocení vlivů (na základě kterého byla stanovena míra potenciálních kumulativních a synergických vlivů), vyplývá, že byla použita obdobná metodologie jako při zpracování ZÚR JMK, přičemž ta byla zdejším soudem v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931 označena za příkladnou. Zdejší soud uzavírá, že ze spisového materiálu je

zřejmé (viz výše), že daná metodologie byla v aktualizaci ZÚR JMK (ve vyhodnocení SEA) dodržena. Danou námitku navrhovatelů tedy nelze považovat za důvodnou.

250. K požadavkům kladeným na vyhodnocení SEA v kontextu posouzení rozumných alternativ i k otázce, zda tyto požadavky byly v nynější věci dodrženy, se již zdejší soud vyjádřil výše ve vztahu k námitkám nezákonnosti neposouzení variant. Na tyto závěry lze na tomto místě odkázat.
251. Zdejší soud dává za pravdu navrhovatelům v tom, že při zpracování SEA byly vyhodnoceny pouze varianty v Bystrcké/Německé variantě spolu s jižním obchvatem Kuřimi, jak je patrné ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 31. 1. 2020, č. j. MZP/2019/710/10257. Proto také není překvapivé, že při porovnání těchto tří dílčích variant byly zjištěny pouze drobné rozdíly potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podle stanoviska bylo při vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR JMK respektováno Metodické doporučení Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí vydané ve věstníku ministerstva v únoru roku 2015.
252. Podle ministerstva byly vyhodnoceny jako záměry s rizikem významně negativních zásahů do prvků ochrany přírody mimo jiné koridory DS40 a DS41 v jednotlivých variantách a „...realizace záměru je možná pouze s uplatněním opatření pro minimalizaci negativních vlivů zajišťujících např. dostatečnou propustnost komunikací pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES a minimalizaci vlivů na potenciálně dotčená ZCHÚ, EVL a mokřady mezinárodního významu. Tato opatření již byla zpracována do výrokové části A1ZÚR JMK a jsou obsažena i v požadavcích stanoviska SEA...“.
253. Mezi podmínky souhlasného stanoviska tak Ministerstvo životního prostředí stanovilo požadavky na využití protihlukových opatření (protihlukové stěny) a opatření snižujících imise (vegetační bariéry) a v některých úsecích (jižní obchvat Kuřimi, úsek Bystrc – Kníničky) pak nadstandardní hluková opatření (překrytí, tunel, tubus). Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku výslovně uvedlo (str. 3), že územní studie doporučila 3 nejlépe hodnocené varianty, a byl tak naplněn požadavek na porovnání jednotlivých variant. Je tedy zřejmé, že Ministerstvo životního prostředí při stanovení požadavku na vyhodnocení variant vztahovalo tento požadavek pouze k navrhovanému koridoru (Bystrcké/Německé variantě).
254. K námitce, že se na vyhodnocení SEA vztahují rovněž všechny navrhovateli uvedené obsahové nezákonnosti územní studie, zdejší soud ve stručnosti uvádí, že jelikož nebyly shledány podstatné vady územní studie, nelze učinit závěr, že by bylo vyhodnocení SEA v daném ohledu nezákonné.

VI.E Rozpor s ČSN

255. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že odůvodnění AZÚR JMK se nevyjadřuje ke vzdálenosti nově navrhované MÚK propojující komunikaci 43 a dálnici D1 od nejbližší existující MÚK Brno-západ. To však samo o sobě není vadou odůvodnění napadené AZÚR JMK, neboť navrhovatelé tuto otázku nevznесли v uplatněných námitkách.
256. Zdejší soud v první řadě upozorňuje na to, že v míře obecnosti, v jaké se přijímají ZÚR, resp. jejich aktualizace, včetně formy grafického zakreslení jednotlivých MÚK, nelze předjímat, v jaké konkrétní stavebně-technické podobě budou tyto MÚK následně skutečně realizovány. V této fázi územního plánování pak z povahy věci nelze určit, kde přesně bude konec připojovacího pruhu a začátek odbočovacího pruhu, na které odkazují navrhovatelé v souvislosti s tvrzeným nedodržením vzdálenosti dvou kilometrů. Nelze proto ani přesně ověřit, zda bude dodržena nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost mimoúrovňových křižovatek.

257. O nezákonnosti AZÚR z důvodu vymezení MÚK by bylo možné uvažovat, pokud by z grafické či textové části plynulo řešení MÚK a dalších jevů, které by bylo zcela zjevně nepřiměřené, neproporční a nerealizovatelné (například, pokud by v použitém měřítku 1:100 000 bylo v konkrétní oblasti vymezené v grafické části umístěno takové množství MÚK či dalších jevů, které by z povahy věci a na první pohled nebylo možné na úrovni nižší ÚPD zpřesnit ani dále realizovat, odůvodnění kumulace těchto jevů by nebylo přesvědčivé, logické ani vnitřně konzistentní a naopak by bylo možné usuzovat na účelnost či zřetelnou nedbalost pořizovatele); o takové vymezení se ovšem v nyní projednávané věci nejedná (obdobně viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, bod 328).
258. Zároveň je důležité uvést, že podmínka nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti MÚK podle příslušné ČSN neplatí absolutně. ČSN 73 6102 totiž v bodu 7.1.3.3., který se týká vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek, stanoví, že *jestliže místní podmínky neumožňují ze závažných důvodů dodržet vzájemnou nejmenší vzdálenost mimoúrovňových křižovatek, je možné toto eliminovat vhodným návrhem, např. kolektorovými pásy, spojením obou křižovatek do jedné křižovatky, oddálením výjezdu a vjezdu větvi křižovatky, nebo snížením návrhové/dovolené rychlosti*. AZÚR JMK přitom předpokládá, že nová MÚK Troubsko bude se stávající MÚK Brno – západ propojená kolektory (případně zkapacitněním). Ani pokud by mezi těmito dvěma MÚK skutečně nebyla dodržena předepsaná vzdálenost, nelze pouze z tohoto důvodu konstatovat apriorní nezákonnost příslušné části AZÚR JMK.
259. Pokud jde o související poukaz navrhovatelů na to, že k vyloučení Optimalizované varianty z posuzování v rámci územní studie došlo jenom pro rozpor s ČSN upravující vzdálenost křižovatek, to zdejšímu soudu již nyní nepřísluší hodnotit. K celkové zákonnosti postupu odpůrce ve vztahu k variantám se soud vyjádřil již výše a na tyto závěry lze i na tomto místě odkázat.

VI.F Vnitřní rozpornost

260. S navrhovateli lze v obecné rovině souhlasit v tom, že textová a grafická část územně plánovací dokumentace musí být ve vzájemném souladu a rozpor mezi těmito částmi může být důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje, resp. té jejich části, které se tento rozpor týká. V tomto případě však zdejší soud rozpor mezi textovou a grafickou částí nevidí.
261. Skutečnost, že grafická část neobsahuje zakreslení tunelů, s nimiž počítá textová část, zdejší soud nepovažuje za rozpor. Zásady územního rozvoje v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona 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. Grafická část obsahuje (a má obsahovat) pouze znázornění koridoru budoucí komunikace, nikoli její přesnou trasu. Teprve na dalších úrovních územně plánovací dokumentace dojde ke zpřesnění tohoto koridoru a přesnějšímu vymezení vedení komunikace a jejího technického řešení, včetně zakreslení tunelu.
262. To platí i pro námitku ohledně nedostatečného technického řešení napojení komunikace 43 na dálnici D1. Zakreslení napojení na stávající silniční síť, tj. technické řešení mimoúrovňové křižovatky včetně napojení na silnici nebo dálnice, není z hlediska podrobnosti úkolem pro zásady územního rozvoje, nýbrž pro územní plány jednotlivých obcí (obdobně viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526). Nesmí-li podle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, pak podrobné technické řešení napojení nové komunikace spolu s předpokládanými mimoúrovňovými křižovatkami na existující silniční síť nemůže být obsahem zásad územního rozvoje (ani jejich

aktualizace). To, že mají plánovaná mimoúrovňová křížení vzájemně propojovat další komunikace nadmístního významu, znamená, že jejich umístění je třeba vymezit již na úrovni zásad územního rozvoje v rámci vymezeného koridoru, teprve v rámci územního plánu však bude potřebné technicky vyřešit napojení vymezených mimoúrovňových křížení na stávající silnice. Jiný postup podle zdejšího soudu není z praktického hlediska ani možný. Územní plán v souladu s § 43 odst. 3 stavebního zákona v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje, s politikou územního rozvoje a s územním rozvojovým plánem. Územní plán, coby navazující stupeň územně plánovací dokumentace, musí nejprve zpřesnit (zmenšit) koridor vymezený v zásadách územního rozvoje v podrobnějším měřítku, než jej vymezují zásady územního rozvoje, a logicky až po tomto zpřesnění lze uvažovat o konkrétním technickém řešení jeho napojení na existující silnice.

263. Namítaná vnitřní rozpornost podle zdejšího soudu neexistuje ani mezi vyhodnocením SEA a aktualizací ZÚR. Pokud jde o namítanou nerealizovatelnost navržených opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů, zdejší soud opětovně odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, podle něhož „...Zákon, a tím méně soud, nepožaduje po odpůrci na úrovni ZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu.“ Zdejší soud tedy posoudil, zda odpůrce vzhledem k danému záměru uložil povinnost kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Ve světle závěrů vyhodnocení SEA dospěl k závěru, že odpůrce těmito požadavkům dostatečně dostál.
264. Ve vztahu k záměru „DS10“ navrhovatelé namítají rozpor v hodnocení negativních vlivů mezi přílohou č.2a vyhodnocení SEA a přílohou č. 2b vyhodnocení SEA, neboť příloha č. 2b vyhodnocení SEA identifikuje pro daný záměr možné významné negativní kumulativní vlivy (-2) se záměrem „DS40“ a existující dálnicí D1, avšak příloha č. 2a vyhodnocení SEA uvádí pouze negativní vliv (-1). V tomto ohledu lze navrhovatelům dát za pravdu. Z detailního posouzení je však zřejmé, že se jedná o pouhou textovou chybu. Příloha č. 1 vyhodnocení SEA popisuje vliv hodnocený stupněm (-2) jako potenciální významný negativní vliv a vliv hodnocený stupněm (-1) jako potenciální mírný negativní vliv. Příloha č. 2a vyhodnocení SEA u záměru „DS10“ hodnotí vlivy na lidské zdraví jako potenciální významné negativní kumulativní. Toto slovní hodnocení odpovídá hodnocení stupněm (-2), nicméně vedle tohoto slovního hodnocení je u daného záměru uvedeno hodnocení stupněm (-1), což tedy se slovním hodnocením nekoresponduje. S ohledem na celkové slovní hodnocení v příloze č. 2a vyhodnocení SEA u záměru „DS10“, tj. že „...Potenciální významné negativní kumulativní, případné synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na lidské zdraví se záměrem DS40 D43 (I/43) Troubsko – Kuřim (všechny varianty A, B, C) v 1. AZÚR JMK, DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek v ZÚR JMK a se stávající dálnicí D1...“, dospěl zdejší soud k závěru, že příloha č. 2a vyhodnocení SEA je v daném ohledu s přílohou č. 2b vyhodnocení SEA v souladu.

VI.G Neúplnost, nefunkčnost a neproveditelnost záměrů

265. Úkolem soudu není hodnotit, zda v zásadách územního rozvoje chybí vymezení určité plochy nebo koridoru. K tomu nemá patřičné odborné ani technické znalosti. Neúplnost a nerealizovatelnost AZÚR však nelze dovozovat s odkazem na územní plán, který se přijímá na hierarchicky nižší úrovni územně plánovací dokumentace. Postup soudu může být pouze opačný. V případě napadení územně plánovací dokumentace nižšího stupně může soud zkoumat, zda je

tato dokumentace v souladu se zásadami územního rozvoje. Pokud by se např. při přijímání územního plánu ukázalo, že je nutné vybudovat další mimoúrovňovou křižovatku, která s ohledem na svůj význam (má-li vzájemně propojovat další komunikace nadmístního významu), měla být vymezena již na úrovni zásad územního rozvoje, mohlo by to být důvodem pro další aktualizaci ZÚR (§ 42 stavebního zákona); nejedná se však o důvod pro zrušení napadené části AZÚR v nyní projednávané věci.

266. Pokud jde o tvrzenou nutnost vybudování doprovodné komunikace, jedná se opět o technickou otázku, jejíž vymezení nelze po odpůrci požadovat již na úrovni zásad územního rozvoje. Zdejší soud opakuje, že v rámci ZÚR je v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona úkolem odpůrce znázornit pouze plochu či koridor pro budoucí komunikaci nadmístního významu. Podle § 2 odst. 1 písm. h) téhož zákona je plochou nadmístního významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí nebo více městských částí na území hlavního města Prahy. Komunikace třetí třídy na území města Brna, která slouží ke spojení městských částí, zpravidla plochou nadmístního významu nebude. Ostatně, sami navrhovatelé uvádějí, že v současné době silnice III/3844 (tzv. Stará dálnice) zajišťuje vnitroměstské spojení mezi Bystrčí a Bosonohami a nezahrnutí komunikace naplňující tuto funkci do AZÚR by zkomplikovalo vnitroměstskou dopravu z Brna-Bystrce k jihu, spojení městských částí či zatěžovalo alternativní trasy přes městské části Kohoutovice a Nový Lískovec. Ani návrhová argumentace tedy nadmístnímu významu doprovodné komunikace spojující Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy nenásvědčuje. Dopravní síť místního významu řeší územně plánovací dokumentace nižšího stupně, nikoliv zásady územního rozvoje.

VI.H Nezákonné vypořádání předložených znaleckých posudků a odborných vyjádření

267. Navrhovatelé také namítají nezákonné vypořádání námitek a připomínek, podpořených znaleckým posudkem a odbornými vyjádřeními, které se týkaly územní studie, potažmo návrhu AZÚR JMK.
268. Podle § 42 odst. 4 věty první stavebního zákona se při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 až 41 s výjimkou vyhodnocení vlivů aktualizace zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, které se zpracovává, jen pokud Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle § 42 odstavce 1 stavebního zákona uvedlo, že má být tato aktualizace posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.
269. Podle § 42 odst. 2 stavebního zákona krajský úřad doručí návrh zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje veřejnou vyhláškou. Do 15 dnů ode dne doručení může každý k návrhu uplatnit písemné připomínky. K později uplatněným připomínkám se nepřihlíží.
270. Podle § 37 odst. 3 stavebního zákona krajský úřad doručí návrh zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území veřejnou vyhláškou. Do 30 dnů ode dne doručení může k návrhu a vyhodnocení každý uplatnit u krajského úřadu písemné připomínky. K později uplatněným připomínkám se nepřihlíží.
271. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje. Námítky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit do 7 dnů ode dne veřejného projednání. Dotčené orgány a ministerstvo uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného jednání (§ 37 odst. 2) změněny. Ve stejné lhůtě může každý uplatnit připomínky k návrhu a vyhodnocení. K později uplatněným námítkám, stanoviskům a připomínkám se nepřihlíží. Dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti musí být na tuto skutečnost upozorněni.

272. Podle § 39 odst. 4 stavebního zákona krajský úřad vyhodnotí výsledky projednání a zpracuje s ohledem na veřejné zájmy návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek. Návrhy doručí dotčeným orgánům a ministerstvu a vyzve je, aby k nim ve lhůtě do 30 dnů od obdržení uplatnily stanoviska. Pokud dotčený orgán nebo ministerstvo neuplatní stanovisko v uvedené lhůtě, má se za to, že s návrhy souhlasí. Pokud je to nezbytné, krajský úřad zajistí úpravu návrhu zásad územního rozvoje v souladu s výsledky projednání.
273. Z citované právní úpravy především plyne právo privilegovaných subjektů uplatnit k návrhu aktualizace zásad územního rozvoje námitky. Současně z ní plyne možnost veřejnosti se k připravované aktualizaci zásad územního rozvoje vyjádřit prostřednictvím připomínek, a to jak ve fázi pořízení návrhu, tak při jeho projednání.
274. V nyní posuzované věci se odpůrce v kapitole M.1 odůvodnění AZÚR JMK zabýval vyhodnocením připomínek dle § 37 odst. 3 stavebního zákona, v kapitole M.2 se zabýval vyhodnocením připomínek dle § 39 odst. 2 stavebního zákona. Námitky uplatněné podle § 39 odst. 2 stavebního zákona proti návrhu AZÚR JMK vypořádal odpůrce v kapitole L odůvodnění AZÚR JMK, která představuje rozhodnutí o námitkách ve smyslu § 39 odst. 4 stavebního zákona.
275. Jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, č. 2698/2012 Sb. NSS, „...Rozhodnutí o námitkách naplňuje formální znaky správního rozhodnutí (srov. usnesení ze dne 27. 10. 2010, č. j. 2 Ao 5/2010 – 24, publikované pod č. 2244/2011 Sb. NSS). Na jeho odůvodnění je tedy nutné i v případě pořízení zásad územního rozvoje klást stejné požadavky jako v případě typických správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu). Z odůvodnění rozhodnutí o námitkách musí být seznatelné, z jakého důvodu považuje kraj podané námitky za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje předestírané skutečnosti za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené (srov. rozsudek ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publikovaný pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Není možné zabývat se námitkami pouze formálně a vypořádat je jen obecnými frázemi, aniž by se zohlednila jejich podstata (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 9. 2010, č. j. 4 Ao 5/2010 – 48). Ve vztahu k vypořádání připomínek dle § 39 odst. 2 stavebního zákona pak Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 – 198, uvedl, že „...Připomínky podle § 39 odst. 2 stavebního zákona jsou tzv. konzultativní formou účasti veřejnosti na procesu přijímání a vydávání ZÚR jako správního aktu smíšené povahy. To znamená, že veřejnost se k návrhu ZÚR může vyjádřit a uplatnit svůj názor, se kterým se pořizovatel musí vypořádat v odůvodnění ZÚR jako s podkladem pro jejich vydání (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008 - 136, publ. pod č. 1795/2009 Sb. NSS). O připomínkách však není povinen rozhodnout, jako tomu zpravidla je u námitek, jež jsou „vyšší formou účasti“. Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 15. 9. 2010, č. j. 4 Ao 5/2010 - 48, plyne, že „[s]tanoví-li zákon správnímu orgánu povinnost zabývat se připomínkami jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění, musí být z tohoto aktu zřejmé, že správní orgán věnoval připomínkám náležitou pozornost, seznámil se s jejich obsahem a učinil z něj pro opatření obecné povahy nějaký závěr. Požadavky na podrobnost samotného vypořádání se s připomínkami pak budou záviset na jejich relevanci, rozsahu a detailnosti“ ... Připomínky tedy dávají veřejnosti prostor pro vyjádření jejího názoru na obsah návrhu OOP, avšak nejsou prostředkem umožňujícím závazné prosazení jejich požadavků. S ohledem na jejich podstatu a priori nejsou ani podkladem, z něhož se zjišťuje skutkový stav (což samozřejmě neznamená, že ke zjištění skutkového stavu nemohou přispět). Z logicky věci nelze spojit právo veřejnosti na konzultaci, jenž je subjektivním vyjádřením jejího názoru, s objektivní kategorií věcné správnosti.“
276. K průběhu 29. zasedání zastupitelstva zdejší soud uvádí, že podle kapitoly A. odůvodnění AZÚR JMK „Postup při pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR JMK“ bylo v září 2019 podle § 37 stavebního zákona zahájeno projednávání návrhu AZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s dotčenými orgány, Ministerstvem pro místní rozvoj, sousedními kraji, sousedními zeměmi a veřejností. Dne 9. 10. 2019 se konalo společné jednání. Odpůrce obdržel 771 podání ve smyslu

§ 37 odst. 3 stavebního zákona, po sloučení obsahově totožných podání bylo potřebné vyhodnotit 107 různých podání veřejnosti. Připomínky byly písemnou formou vyhodnoceny, toto vyhodnocení bylo v anonymizované formě zveřejněno na internetu po rozhodnutí zastupitelstva o výběru variant, kdy 27. 2. 2020 na 29. zasedání schválilo zastupitelstvo výběr nejvhodnější varianty komunikace „43“ v úsecích Troubsko (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice, a to variantu I/2 „silniční I/43“ (DS40-B, DS41-B), přičemž výběr byl zohledněn při úpravě návrhu AZÚR JMK pro veřejné projednání. Veřejné projednání návrhu podle § 39 stavebního zákona se konalo dne 9. 6. 2020.

277. Pokud navrhovatelé naznačují, že v důsledku postupu pořizovatele zastupitelstvo na 29. zasedání konaném dne 27. 2. 2020 a ani následně nevzalo v potaz namítané vady územní studie a předkládaná expertní posouzení, tak tomu nelze přisvědčit. Z obsahu správního spisu plyne, že písemně vyhodnotil připomínky veřejnosti podané podle § 37 odst. 3 stavebního zákona; tomu odpovídá i dokument „vyhodnocení připomínek – veřejnost“, včetně jeho příloh; k uvedenému postupu navrhovatelé ničeho nenamítají. Z ničeho ani neplyne, že by o vyhodnocení předmětných připomínek mělo být rozhodováno zastupitelstvem, a to právě na jeho 29. zasedání, konaném dne 27. 2. 2020, na kterém byla provedena volba dílčí varianty Bystrcké/Německé varianty (stopy) usnesením č. 2517/20/Z29; zastupitelstvo zvolilo variantu I/2 „silniční I/43“ (DS40-B, DS41-B). Současně ani z ničeho neplyne, že zastupitelstvo hlasovalo o ignorování odborně identifikovaných vad a že právě v tomto usnesení provedlo výběr nejvhodnější varianty pro komunikaci 43, jak navrhovatelé namítají. Není pravdou, že by připomínky podpořené expertními posouzeními nebyly brány v úvahu a nebyly ani nijak vyvráceny, jelikož se jimi pořizovatel zabýval zvláště po 29. zasedání zastupitelstva odpůrce konaném dne 27. 2. 2020, jak bylo výše uvedeno. Odpůrce se argumentací podpořenou odbornými podklady zabýval i dále v jednotlivých částech odůvodnění AZÚR JMK a jejich přílohách (především kapitola M – vyhodnocení připomínek, kapitola L – rozhodnutí o námitkách, vč. přílohy č. 2 – „příloha vyhodnocení“, současně však i část A – postup při pořízení AZÚR JMK).
278. Zdejší soud také upozorňuje, že ne všechny odborné podklady, na které navrhovatelé v této souvislosti odkazují, mohly být vůbec brány odpůrcem a zastupitelstvem v úvahu právě v době konání 29. zasedání zastupitelstva konaného dne 27. 2. 2020; jak plyne z data vyhotovení u jednotlivých doložených odborných podkladů, jak je uvádějí sami navrhovatelé, některé z těchto dokumentů byly doloženy až následně, v souvislosti s podáním připomínek k návrhu AZÚR JMK po veřejném projednání konaném dne 9. 6. 2020.
279. Pokud navrhovatelé namítají, že vady územní studie nebyly vyvráceny nezávislým odborníkem, nýbrž pouze zpracovatelem územní studie, tak skutečnost, že byly připomínky podpořeny odbornými vyjádřeními, nemá za následek povinnost pořizovatele zajistit vypracování dalších odborných podkladů; různé osoby mohou podávat různá vyjádření a v nich vyjadřovat své představy o odborném řešení určitého problému – a to tím spíše tehdy, lze-li v principu uvažovat o různých způsobech řešení. Na poukaz na odborný názor, nehodlal-li jej odpůrce vyslyšet, mohl reagovat poukazem na jiný odborný názor; právě to je podle zdejšího soudu podstatné pro řádné vypořádání argumentace uplatněné v námitkách či připomínkách. Z ničeho neplyne, že by vyjádření zpracovatele územní studie nemohlo být využito pro vypořádání námitek či připomínek proto, že by se mohlo jednat o osoby věcně podjaté. Nelze pokládat za obecně nedostačující, reagoval-li odpůrce na námitkovou či připomínkovou argumentaci s využitím reakce projektanta územní studie.
280. Pokud navrhovatelé upozorňují, že KHS JMK ignorovala doložená expertní posouzení a nijak se k nim nevyjádřila, a současně že Ministerstvo životního prostředí se ke kritickému expertnímu posouzení z hlediska znečištění ovzduší vyjádřilo nekonkrétně a bez přímého vztahu k jednotlivým bodům tohoto posouzení, tak navrhovatelé nespecifikují, ke kterému vyjádření Ministerstva životního prostředí svoji námitku vztahují. Ostatně, pokud současně navrhovatelé

namítají, že odpůrce měl v případě nedostatečné kvalifikace úředních osob zajistit vypořádání námitek a připomínek v součinnosti zejména s Ministerstvem životního prostředí a s krajskou hygienickou stanicí, pak podstatné je, že odpůrce nedostatek odborné kvalifikace, jíž by měl k dispozici, nedovozoval; podle rozhodnutí o námitkách i vyhodnocení připomínek „...Odborná reakce projektanta ÚS JMK na uvedená posouzení, kde projektant namítaná pochybení vyvrací, byla pro OÚPSŘ dostačující, jedná se o ryze odbornou polemiku. OÚPSŘ však svoje konstatování, že uplatněné připomínky neprokázaly odborná pochybení projektanta ÚS JMK a závěry územní studie byly zohledněny oprávněně při pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK opírá ještě o další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů...“. Navrhovatelé za této situace nezdůvodňují, proč by všechny námitky a připomínky podpořené doloženými odbornými vyjádřeními měly být vypořádány v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Podle obsahu správního spisu KHS JMK ve svém stanovisku ze dne 14. 8. 2020, č. j. KHSJM 45458/2020/HO/HOK, dle § 39 odst. 4 stavebního zákona, souhlasila s návrhem vyhodnocení připomínek i návrhem rozhodnutí o námitkách, stejně tak Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku ze dne 21. 8. 2020, č. j. MZP/2020/71/3229, uvedlo, že jako dotčený orgán podle § 39 odst. 4 stavebního zákona nemá námitek k návrhu vyhodnocení připomínek a návrhu rozhodnutí o námitkách; uvedená stanoviska se podle zdejšího soudu zjevně vztahovala také k připomínkám uplatněným podle § 37 odst. 3 stavebního zákona, neboť v kapitole M.1 odůvodnění AZÚR JMK se odpůrce zabýval vyhodnocením připomínek dle § 37 odst. 3 stavebního zákona, a v kapitole M.2 se zabýval vyhodnocením připomínek dle § 39 odst. 2 stavebního zákona. Kladně se přitom vyjádřily také další dotčené orgány.

281. Mimo to ze správního spisu plyne, že Ministerstvo životního prostředí vydalo stanovisko podle § 37 odst. 2 stavebního zákona, č. j. MZP/2019/710/8346, ze dne 7. 11. 2019 (stanovisko po společném jednání), dále stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona, č.j. MZP/2019/710/10257, ze dne 31. 1. 2020 (stanovisko dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí), a stanovisko podle § 39 odst. 2 stavebního zákona, č.j. MZP/2020/71/2041, ze dne 10. 6. 2020 (stanovisko po veřejném projednání). KHS JMK vydala stanovisko podle § 37 odst. 2 stavebního zákona, č. j. KHSJM 58306/2019/HO/HOK, ze dne 4. 11. 2019 (stanovisko po společném jednání), a stanovisko podle § 39 odst. 2 stavebního zákona, č.j. KHSJM 33546/2020/HOK, ze dne 12. 6. 2020 (stanovisko po veřejném projednání).
282. Z uvedeného tedy plyne, že KHS JMK i Ministerstvo životního prostředí v souladu se stavebním zákonem vydaly svá stanoviska po společném jednání i po veřejném projednání, ale také souhlasily s návrhem rozhodnutí o námitkách a připomínkách. Požadavek na konkrétní vypořádání jednotlivých bodů navrhovatelí doložených kritických posouzení ze strany uvedených orgánů podle zdejšího soudu z ničeho neplyne, a to ani v případě jejich stanoviska k návrhu vypořádání připomínek a rozhodnutí o námitkách podle § 39 odst. 4 stavebního zákona; proto je i nepřipadný odkaz navrhovatelů na (blíže nespecifikované) vyjádření Ministerstva životního prostředí předložené zastupitelům, které se podle navrhovatelů nevztahuje k jednotlivým bodům kritického expertního posouzení z hlediska znečištění ovzduší.
283. Namítají-li navrhovatelé, že odpůrce měl ve vztahu k (nevyhovění) námitkám a připomínkám provést dokazování, tak podle zdejšího soudu taková povinnost z ničeho neplyne. Podstatné je, zda odpůrce zdůvodnil, proč námitkám a připomínkám nelze vyhovět, resp. proč nejsou důvodem pro úpravu návrhu AZÚR JMK. Povinnost dokazovat neplyne podle přesvědčení zdejšího soudu ani z výše uvedených judikatorních požadavků. Z navrhovatelí zmiňovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2020, č. j. 6 As 151/2019 – 53, plyne, že v rámci přípravy (v tamní věci územního plánu) lze doplnit podklady a provést dokazování, kterým je vyvrácena námitka a obhájen závěr o dosavadním způsobu využití dané plochy. Tyto závěry však nejsou přílehlavé ve vztahu k nyní posuzované věci, neboť se týkaly otázky dostatečného zjištění stávajícího stavu v území (způsobu využití pozemku), ze kterého územní

plán vycházel. Navrhovatelé neuvádějí, zda a jak námitky a připomínky, které podle jejich názoru odpůrce nevypořádal, s takovými otázkami souvisely; jejich obsah tomu však nenásvědčuje. Současně z uvedeného rozsudku, jak z něj citují i sami navrhovatelé, plyne, že provádění důkazů v procesu přijímání opatření obecné povahy není vyloučeno, nicméně není obvyklé.

284. S ohledem na výše uvedené tak podle zdejšího soudu nelze přisvědčit navrhovatelům v tom, že se odpůrce odbornými posouzeními předloženými v rámci uplatněných námitek a připomínek náležitě nezabýval, nevypořádal je a svůj postup řádně nezdůvodnil.

VI.I Střet zájmů zpracovatele územní studie a návrhu AZÚR JMK

285. Střet zájmů lze obecně definovat jako situaci, kdy osoba podílející se na realizaci určitého projektu (zde zpracování územní studie a zpracování návrhu AZÚR JMK) má osobní zájem na výsledné podobě výstupu této činnosti. Aby se však jednalo o střet zájmů s relevantním procesním dopadem, musí být tvrzené riziko jeho možné existence podepřeno rozumnými důvody (tj. existencí logické příčinné souvislosti mezi osobním zájmem a výsledkem), musí být alespoň minimálně doloženo (zájem musí být zjištěn, nepostačí pouze spekulace) a musí dosáhnout určitého minimálního stupně intenzity (tj. tvrzený a doložený zájem musí být alespoň tak podstatný, aby mohl vyvolat pochybnosti o jiném než profesionálním přístupu dotčených osob). Je totiž nasnadě, že kapacitami k vypracování odborné dokumentace o takto významném rozsahu (územní studie i AZÚR JMK) budou disponovat zpravidla subjekty s rozsáhlejším kolektivem odborně způsobilých osob, které mohou (a zpravidla i budou) v území zpracovávat projekty také pro jiné zadavatele. Jejich vyloučení již na základě této skutečnosti by dle zdejšího soudu bylo nepřiměřené. Naopak, zjištění okolnosti je nutné hodnotit individuálně.
286. Těmto východiskům odpovídá i způsob, jakým se s otázkou střetu zájmů ve vztahu k obdobným námitkám uplatněným v návrhu na zrušení téhož opatření obecné povahy zdejší soud vypořádal v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021 – 306. Uvedl, že ke střetu zájmů v intenzitě vedoucí k nezákonnosti opatření obecné povahy nevede sama o sobě skutečnost, že se zpracovatel podílí na realizaci jiného projektu v území dotčeném AZÚR JMK, ani fakt, že stejní lidé v rozmezí let 2007 – 2020 odborně pracovali na projektu AZÚR JMK (zpracovávali územní studii) i na odborném řešení využití území v Kuřimí. K závěru o relevantním střetu zájmů by musely zároveň přistoupit další skutkové závažné indicie svědčící o důležitém postranním zájmu zpracovatele AZÚR JMK na určitém konkrétním řešení vztahů v daném území.
287. Střetu zájmů nesvědčí ani sama o sobě skutečnost, že knesl kynčl architekti s.r.o. byla zpracovatelem územní studie i samotných AZÚR JMK. Územní studie byla podkladem pro pořizování územně plánovací dokumentace a další kroky v dalších fázích přípravy AZÚR JMK věcně navazovaly na její závěry. Jedná se tedy o kontinuální, navazující proces. Zpracovatel AZÚR JMK byl coby zpracovatel územní studie z povahy věci s jejími závěry podrobně obeznámen a z povahy věci taktéž nebylo lze očekávat, že by závěry územní studie v dalších fázích z vlastní iniciativy zpochybnil. To ovšem zároveň neznamená, že by již v důsledku této skutečnosti nebyly námitky vznesené jinými subjekty objektivně hodnoceny. Návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek zpracovává podle zákona pořizovatel, tedy Krajský úřad Jihomoravského kraje, nikoliv zpracovatel územní studie nebo zpracovatel územně plánovací dokumentace (srov. § 39 odst. 4 stavebního zákona). Ten bude svou činnost vždy do jisté míry koordinovat se zpracovatelem, zejména co se týče hlubšího vhledu do problematiky, na kterou reagují námitky odborné povahy k tomu či kterému podkladu. Dovožovat již z této skutečnosti střet zájmů spočívající v neochotě zpracovatele o navrženém řešení polemizovat (ať již z důvodu vlastního přesvědčení nebo obavy o zdržení procesu a vyplacení dohodnutého plnění) se však zdejšímu soudu jeví nepřipadným. Nezohlednění námitek či jejich nedostatečné či

nesprávné vypořádání je pak již otázkou věcného přezkumu odůvodnění napadené AZÚR JMK a nikoliv důvodem k úvahám o riziku střetu zájmů.

288. Co se týče obytného souboru Kuřim Záhoří, zdejší soud již v předchozím rozsudku uvedl, že není korektní zjednodušeně tvrdit, jak to činí navrhovatelé, že zpracovatel byl ekonomicky zainteresován na volbě koridoru obchvatu Kuřimi. Bez ohledu na to, zda by budoucí komunikace 43 vedla severním nebo jižním obchvatem Kuřimi, obě varianty docílí odvedení části dopravy ze současné vytižené silnice I/43. Střetu zájmů nenasvědčuje ani citace z oznámení EIA, která podle navrhovatelů již dopředu předpokládala realizaci jižního obchvatu Kuřimi. Západně od Kuřimi vedou obě varianty komunikace 43, tj. nejen varianta s jižním obchvatem Kuřimi. Z územní studie lze zjistit, že v případě jižního obchvatu Kuřimi bude intenzita dopravy na stávající komunikaci I/43 nižší, než by tomu bylo v případě realizace severního obchvatu. Z ničeho ovšem nevyplývá, že by tato skutečnost měla jakýkoliv vliv na realizovatelnost či konkrétní podobu řešení území Kuřim Záhoří (ani navrhovatelé nic konkrétního netvrdí). Úvaha, že v případě jižního obchvatu dojde oproti severnímu obchvatu k nárůstu ceny nemovitostí v území Kuřim Záhoří o 10 %, je čirou a ničím nepodloženou spekulací navrhovatelů. Neexistují ani žádné indicie o tom, že by knesl kynčl architekti s.r.o. měla být jakkoliv odměněna v závislosti na výsledné ceně, za kterou bude investorem realizován prodej nemovitostí v dotčené lokalitě.
289. Skutečnost, že v některé fázi pořizování AZÚR JMK byla v území plánovaného obytného souboru navržena komunikace, která byla později z důvodu jejího lokálního významu vypuštěna, pak se zájmem zpracovatele na konkrétní podobě řešení komunikace 43 a obchvatu Kuřimi dle zdejšího soudu vůbec nesouvisí, stejně jako navrhovateli zpochybňovaná vhodnost dotčeného území k využití k zástavbě pro bydlení.
290. Další důvod podezření navrhovatelů nepramení z toho, že by zpracovatel sledoval při své činnosti pro odpůrce nějaký postranní záměr. Jde o námitku střetu zájmů zpracovatele coby účastníka zadávacího řízení a odpůrce coby zadavatele veřejné zakázky. Důvodem tohoto střetu zájmů je dle navrhovatelů skutečnost, že manželka Ing. arch. Jiřího Knesla od počátku března 2017 až dosud pracuje pro Jihomoravský kraj ve funkci referentky agendy územního plánování na odboru územního plánování a stavebního řádu. Tato skutečnost však podle zdejšího soudu není *a priori* způsobilá vyvolat pochybnosti o korektním průběhu zadávacího řízení (z ničeho nevyplývá, že by se manželka architekta jakkoliv účastnila rozhodovacích procesů v rámci zadávacího řízení). Tvzení, že knesl kynčl architekti s.r.o. snad mohla mít přístup k nějakým interním informacím, je opět pouze nepodloženou domněnkou navrhovatelů. I pokud by tomu tak bylo, ani případné pochybení odpůrce v průběhu zadávacího řízení by samo o sobě nebylo způsobilé zpochybnit věcný obsah územní studie a AZÚR JMK.
291. Za podstatné pak zdejší soud ve shodě s odpůrcem považuje rovněž to, že otázkou střetu zájmů zpracovatelů se zabývala dozorcí rada České komory architektů, která porušení profesního a etického řádu neshledala, přitom navrhovatelé zdejšímu soudu nepřinesli žádný vážný argument, který by pochybnosti o střetu zájmů mohl vyvolat.
292. Ve věci architektů Dokoupila a Kobzy v rámci projektu brněnského Auparku došlo k situaci, kdy architekt coby jednatel obchodní společnosti přijal od města Brna zakázku na zpracování územní studie „Podmíněná přípustnost prodejních ploch v lokalitě Aupark Brno“, a stejná obchodní společnost byla generálním projektantem polyfunkčního centra Aupark Brno. Územní studie tedy měla za cíl prověřit přímo konkrétní záměr a jejím účelem bylo upravit směrnou část Územního plánu města Brna z roku 1994 ověřující studií. Z citovaného je dle zdejšího soudu zřejmé, že se jedná o situaci zcela nesouměřitelnou s nyní projednávanou věcí. V nynějším případě knesl kynčl architekti s.r.o. zpracovala územní studii nadřazené dálniční a silniční síti a AZÚR JMK, v rámci nichž se lokalita Kuřim Záhoří vůbec neřešila (ostatně, jedná se o problematiku, která svou podrobností přesahuje tento typ územně plánovací dokumentace).

293. Zdejší soud tedy v nynější věci neshledal, že by navrhovatelé poukázali na dostatečně intenzivní zájem zpracovatelů, který by byl ve střetu se zájmem na objektivním a profesionálním zpracování územní studie a AZÚR JMK. Činnost knesl kynčl architekti s.r.o. pro soukromé investory s předmětem územní studie či AZÚR JMK (dle indicií, na něž poukazují navrhovatelé), významněji nesouvisí, resp. na základě této činnosti nelze vysledovat žádný zájem na konkrétní podobě řešení nadřazené dálniční a silniční síť. Bylo by proto nadbytečné zabývat se případným dopadem střetu zájmů ve smyslu § 14 a § 23 Profesního a etického řádu České komory architektů (který nyní nebyl zjištěn) na použitelnost výsledku činnosti knesl kynčl architekti s.r.o. v procesu pořizování územně plánovací dokumentace.

VI.J Systémová podjatost zatěžující proces pořizování AZÚR JMK

294. Jak vyplývá z návrhu i obsahu správního spisu, navrhovatel b) učinil dne 6. 8. 2020 u odpůrce a současně u Ministerstva pro místní rozvoj podání, jehož obsahem byla „*námítka existence nadkritického rizika systémové podjatosti*“ při pořizování AZÚR JMK z důvodu nepřipustného tlaku ze strany samosprávy na příslušné úřední osoby krajského úřadu. Dle návrhu je systémová podjatost dovozována z toho, že náměstek hejtmána chtěl napadenou AZÚR schválit před krajskými volbami a úředníci tudíž byli při vypořádání námitek a připomínek pod časovým tlakem splnění politického úkolu. Navrhovatelé odkazují i na nepravdivé a zkreslující mediální výstupy náměstka hejtmána, emotivní výstupy starosty Kuřimi a střet zájmů zpracovatele AZÚR JMK.
295. Na uvedené podání reagoval Krajský úřad Jihomoravského kraje písemností ze dne 9. 9. 2020, v níž navrhovateli b) sdělil, že obsahově totožnou námitkou jiného spolku (Drásovská iniciativa z.s.) se již Ministerstvo pro místní rozvoj zabývalo a existenci podjatosti neshledalo; stejná námitka formulovaná obecně proti celé skupině zástupců samosprávy a úředních osob byla od počátku roku 2019 již minimálně pětkrát různými podateli vznesena, vždy se stejným výsledkem. Identičnost nynějšího rozsáhlého podání o cca 100 stranách spolu se skutečností, že navrhovatel b) polemizuje s odůvodněním Ministerstva pro místní rozvoj ohledně námítky vznesené Drásovskou iniciativou z.s., vedla krajský úřad k závěru, že navrhovatel b) jedná v součinnosti s tímto spolkem a je s posouzením stejné námítky již velmi dobře obeznámen. Jelikož tedy s ohledem na způsob podání námítky (kopírování jiného podání) a v situaci, kdy již o stejné námítce bylo rozhodnuto, nemůže být tato námitka *prima facie* důvodná, nepřistoupil krajský úřad k předložení námítky k rozhodnutí nadřízenému orgánu. Dodal přitom, že námitka patrně ani nebyla vznesena bezodkladně, jak zákon vyžaduje, a pro vše shora uvedené jeví známky zneužití práva.
296. Ministerstvo pro místní rozvoj ve svém vyjádření ze dne 5. 10. 2020 taktéž odkázalo na usnesení, kterým již v minulosti nevyhovělo námítce 89 podatelů ve věci systémové podjatosti při pořizování AZÚR JMK, z něhož citovalo relevantní odůvodnění. Stručně řečeno, dle ministerstva nepřichází systémová podjatost zastupitelstva při schvalování územně plánovací dokumentace z povahy věci v úvahu, neboť se jedná o výkon samostatné působnosti. Ministerstvo posuzovalo, zda není podjatý ředitel krajského úřadu, dospělo k závěru, že žádné konkrétní indicie o jeho nepřiměřeném zájmu ve věci nebyly zjištěny. O případné podjatosti jiných úředníků krajského úřadu pak přísluší rozhodnout právě jeho řediteli.
297. Podle § 14 odst. 1 správního řádu *každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen „úřední osoba“), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.* Podle odst. 2 téhož ustanovení *úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku.* Podle odst. 3 téhož ustanovení *účastník řízení může namítnout podjatost*

úřední osoby, jakmile se o ní dozví. K námitce se nepřiblíží, pokud účastník řízení o důvodu vyloučení prokazatelně věděl, ale bez zbytečného odkladu námitku neuplatnil. O námitce rozhodne bezodkladně usnesením služebně nadřízený úřední osoby nebo ten, kdo má obdobné postavení (dále jen „představený“).

298. Podle § 131 odst. 4 správního řádu nadřízený správní orgán usnesením pověří k projednání a rozhodnutí věci jiný věcně příslušný podřízený správní orgán ve svém správním obvodu, jestliže podřízený správní orgán není z důvodu vyloučení všech úředních osob (§ 14) tohoto orgánu nebo členů orgánu, který rozhoduje ve sboru (dále jen „kolegiální orgán“), způsobilý věc projednat a rozhodnout; v tomto případě nadřízený správní orgán pověří správní orgán, jehož správní obvod sousedí se správním obvodem nezpůsobilého správního orgánu.
299. Podle § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona krajský úřad v přenesené působnosti pořizuje zásady územního rozvoje. Podle § 7 odst. 2 písm. a) – c) zastupitelstvo kraje vydává v samostatné působnosti zásady územního rozvoje, schvaluje v samostatné působnosti žádání, případně pokyny pro zpracování návrhu zásad územního rozvoje, schvaluje v samostatné působnosti zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje.
300. Jak vyplývá z citované právní úpravy, zásady územního rozvoje pořizuje krajský úřad v přenesené působnosti. Samotné rozhodování a schvalování je však v samostatné působnosti zastupitelstva kraje; to také schvaluje návrh zadání, pokyny pro zpracování návrhu a zásady územního rozvoje vydává. V právní úpravě se odráží základní zásada – jsou to právě občané územně samosprávného celku, kterým (za splnění požadavků veřejného práva) přísluší rozhodovat o konkrétní podobě území, v němž žijí. Toto jejich právo se formuje v politickou vůli vyjádřenou prostřednictvím zástupců zvolených v krajských či obecních volbách (tj. právo na samosprávu). Jak vyplývá ze shora uvedených obecných východisek, správní soudy jsou z tohoto důvodu při přezkumu zvolené podoby řešení území vedeny zásadou zdrženlivosti.
301. Systémová podjatost zastupitelstva při pořizování územně plánovací dokumentace je ze stejného důvodu z povahy věci vyloučena (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2019, č. j. 2 As 151/2018 – 63). Bylo by ostatně absurdní, aby o záležitostech patřících do samostatné působnosti Jihomoravského kraje rozhodovala politická reprezentace jiného kraje.
302. Pojem „systémové podjatosti“ je proto imanentně spojen s výkonem přenesené působnosti. Obecně platí, že v přenesené působnosti využívá stát toliko existenci územní samosprávy a její struktury k zajištění decentralizovaného výkonu státní správy; „za této situace je třeba dbát zvýšeného důrazu na neutralitu, nestrannost a politickou či mediální nezájmovost příslušného úřadu, neboť ten pouze vystupuje jako realizátor činnosti státu a má být prost partikulárních vlivů a zájmů... Za takto předestřených východisek je posuzování systémové podjatosti zcela na místě, neboť chrání neutralitu a nestrannost rozhodování příslušného úřadu, zároveň se však nedotýká práv těchto samotných územně samosprávných celků, neboť pro ně je výkon přenesené působnosti pouze jakousi „nucenou službou státu“, za niž pobírají finanční kompenzaci“ (srov. bod 28. odkazovaného rozsudku).
303. V procesu vydávání územně plánovací dokumentace jsou však tato obecná východiska v podstatné míře modifikována jeho povahou. Krajský úřad v průběhu tohoto procesu jako pořizovatel dbá, aby řešení bylo v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů (zajišťuje vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, vyzývá dotčené orgány k uplatnění stanovisek a vyjádření, nabízí konzultace), a návrh zásad územního rozvoje z tohoto hlediska přezkoumává. Dojde-li v průběhu řízení k závěru, že je návrh zásad územního rozvoje v rozporu se zákonem nebo s jinými požadavky, předloží zastupitelstvu návrh na jeho zamítnutí.
304. Podstatné ovšem je, že tak nečiní jako neutrální a na vůli příslušného zastupitelstva nezávislá entita. Krajský úřad přímo ze zákona postupuje dle návrhu zadání schváleného zastupitelstvem a i tehdy, pokud je třeba upravit návrh nebo pořídit nový návrh, je třeba k takovému úkonu schválení zastupitelstva. Bez součinnosti zastupitelstva, které zásady územního rozvoje schvaluje, není možné, aby proces jejich pořizování došel ke smysluplnému konci.

305. Skutečnost, že zastupitelstvo nebo některý z představitelů kraje vyjádřil preferenci ohledně určitého řešení území, případně preferenci schválit zásady územního rozvoje ještě v rámci svého funkčního období, proto není vůbec způsobilá vyvolat riziko systémové podjatosti krajského úřadu v procesu pořizování zásad územního rozvoje. To jsou totiž okolnosti pojmově spjaté s rolí zastupitelstva dle stavebního zákona v rámci jeho samostatné působnosti. Výkon samostatné působnosti územně samosprávných celků pochopitelně musí být realizován v souladu se zákonem a v jeho mezích. Schvalování zásad územního rozvoje ovšem nemusí být neutrální a apolitické, neboť zastupitelstvo rozhoduje o záležitostech týkajících se jeho vlastních zájmů.
306. Samotná existence zájmu zastupitelstva na určité podobě řešení území tedy nemůže být okolností nasvědčující tomu, že by postoj úředních osob mohl být ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky (samotný zaměstnanecký poměr k územnímu celku není takovou skutečností ani podle zákona, ani podle navrhovatelí odkazovaného rozsudku rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2012, č. j. 1 As 89/2010 – 119). V opačném případě by patrně taktéž zákonodárce svěřil pořizování územně plánovací dokumentace jinému věcně příslušnému úřadu již ze zákona (zřejmě pak nikoli sousednímu, neboť ten by v intencích argumentace navrhovatelů také mohl mít zájem na řešení daného území).
307. Kromě těchto okolností a okolností střetu zájmů jiného subjektu než je zastupitelstvo a dotčený krajský úřad (společnost knesl kynčl architekti s.r.o.), které již z povahy věci nemohou být důvody existence systémové podjatosti, navrhovatelé žádné další konkrétní skutečnosti nasvědčující riziku systémové podjatosti neuvádějí. Zbývá proto posoudit námitku procesního pochybení spočívající v nedostatečnosti vypořádání vznesené námitky.
308. Zde soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 7. 2019, č. j. 9 As 70/2019 – 34, podle něhož „*nikoliv každá námitka podjatosti je bez dalšího způsobilá zpochybnit nepodjatost rozhodujících úředních osob a ve zcela výjimečných případech nikoliv každá námitka je dokonce způsobilá vyvolat postup podle § 14 odst. 3 správního řádu. Pokud však oprávněná úřední osoba vyhodnotí podanou námitku jako na první pohled nedůvodnou a nepředloží ji k rozhodnutí svému představenému, nese riziko, že podjatost bude nakonec shledána v rámci opravných prostředků proti rozhodnutí ve věci samé, včetně řízení o žalobě proti správnímu rozhodnutí. Účastníkovi řízení totiž přirozeně zůstává zachováno právo námitku podjatosti rozhodujících úředních osob uplatnit i v rámci opravných prostředků proti meritornímu rozhodnutí.*“
309. Jak již bylo shora uvedeno, v nynější věci prezentoval navrhovatel b) takové skutečnosti, které již z povahy věci samy o sobě nepodjatost úředních osob ze systémových důvodů nemohou zpochybnit. Krajský úřad i Ministerstvo pro místní rozvoj nenechali podání navrhovatele b) bez odezvy, třebaže formálně o něm nebylo rozhodnuto usnesením. Ve svých odpovědích dali navrhovateli b) jednoznačným způsobem najevo, že uplatněnou námitku shledali nedůvodnou a minimálně Ministerstvo pro místní rozvoj své závěry poměrně vyčerpávajícím způsobem podepřelo věcnými důvody. Navrhovatel b) se tak dozvěděl důvod, pro který ani jeden ze správních orgánů ve vztahu k jeho námitce nepřistoupil k postupu dle § 14 správního řádu. V této specifické situaci politicky velmi sledovaného pořizování AZÚR JMK byla obsahově odpovídající námitka systémové (či jiné) podjatosti opakovaně vznesena (krajský úřad odkázal na dalších 5 obdobných námitkách podjatosti, ministerstvo krátce předtím rozhodlo o stejné námitce jiných 89 navrhovatelů), bylo o ní rozhodnuto dle § 14 správního řádu a navrhovateli b) byly známy i důvody, proč jí nebylo vyhověno. Pokud za této situace vznesl (nikoliv pouze obsahově obdobnou, nýbrž i textově v podstatě totožnou) námitku stejného znění, byl by opakovaný postup dle § 14 správního řádu bezúčelným formalismem. Cílem navrhovatele b) tudíž patrně nebylo dozvědět se, proč příslušné orgány riziko systémové podjatosti nezjistily (to mu bylo známo). Podání se tak skutečně mohlo krajskému úřadu oprávněně jevit obstrukčním; nadto vyjádřil i pochybnosti o jeho včasnosti.

310. Tvzení navrhovatelů, že odpůrce a ministerstvo svým postupem odmítali odůvodněné pochybnosti o nepodjatosti vůbec hodnotit, se proto ve světle uvedeného jeví jako hrubě zkreslující. Namítaná procesní pochybení tak zdejší soud v napadeném postupu neshledal.
311. Příklady dobré správní praxe uváděné navrhovatelem se týkají výhradně územních či stavebních řízení. Shora je vysvětleno, proč jejich východiska nejsou v procesu pořizování územně plánovací dokumentace plně použitelná.

VII. Shrnutí

312. Zdejší soud tudíž v mezích daných uplatněnými návrhovými body a mantinely přezkumu takového opatření obecné povahy, jakým jsou zásady územního rozvoje (tu jejich aktualizace), uzavírá, že odpůrce aplikoval správný právní předpis, v jeho mezích správnou právní normu, a při její aplikaci se nedopustil pochybení, jež by mělo vliv na zákonnost. K vadám řízení o vydání opatření obecné povahy, o nichž nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na zákonnost, popřípadě správnost napadeného opatření obecné povahy, zdejší soud nepřihlížel (§ 101d odst. 1 s. ř. s.). Návrh byl proto podle § 101d odst. 2 s. ř. s. zamítnut.

VIII. Náklady řízení

313. O nákladech řízení zdejší soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatelé ve věci nebyli úspěšní, a proto jim nenáleží právo na náhradu nákladů řízení. To by náleželo procesně úspěšnému odpůrci. Zdejší soud však nezjistil, že by odpůrci vznikly účelně a důvodně vynaložené náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, nadto odpůrce náhradu žádných nákladů řízení ani nepožadoval, a proto zdejší soud rozhodl, že se odpůrci, byť procesně úspěšnému, náhrada nákladů řízení nepřiznává.
314. Osoby zúčastněné na řízení mají právo na náhradu pouze těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinností, kterou jim soud uložil, případně jim soud může z důvodů zvláštního zřetele hodných na návrh přiznat i náhradu dalších nákladů řízení (§ 60 odst. 5 s. ř. s.). V nyní posuzované věci však žádná z těchto zákonem předvídaných situací nenastala.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 28. února 2022

David Raus v.r.
předseda senátu