



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

navrhovatelů:

- a) obec Moravany**
sídlem Vnitřní 49/18, Moravany u Brna
- b) obec Nebovidy**
sídlem Nebovidy 78, Moravany u Brna
- c) obec Troubsko**
sídlem Zámecká 8, Troubsko
- d) obec Skalička**
sídlem Skalička 10, Tišnov
- e) obec Všechnovice**
sídlem Všechnovice 32, Tišnov
- f) obec Malhostovice**
sídlem Malhostovice 75, Malhostovice
- g)** [REDACTED]
- h)** [REDACTED]
- i)** [REDACTED]
- j)** [REDACTED]
- k)** [REDACTED]
- l)** [REDACTED]
- m)** [REDACTED]

n)
o)
p)
q)

všichni zastoupeni Mgr. Pavlem Černým, advokátem
sídlem Údolní 33, Brno

proti odpůrci:

Jihomoravský kraj

sídlem Žerotínovo nám. 449/3, Brno

zastoupený JUDr. Petrem Fialou, advokátem

sídlem Helfertova 2040/13, Brno

za účasti:

1.
2.

3. obec Borotín

sídlem Borotín 200

4. město Boskovice

sídlem Masarykovo náměstí 4/2, Boskovice

5. město Kuřim

sídlem Jungmannova 968/75, Kuřim

6. město Blansko

sídlem nám. Svobody 32/3, Blansko

7. městys Sloup

sídlem Sloup 1

8. město Olešnice

sídlem náměstí Míru 20, Olešnice

9. obec Skalice nad Svitavou

sídlem Skalice nad Svitavou 48

10. obec Jabloňany

sídlem Jabloňany 88

11. obec Újezd u Černé Hory

sídlem Újezd u Černé Hory 108

12. obec Vranov

sídlem Vranov 24

13. obec Předklášteří

sídlem náměstí 5. května 1390, Předklášteří

14. obec Horní Loučky

sídlem Horní Loučky 30

15. obec Česká

sídlem Česká 26

16. městys Ostrovačice

sídlem náměstí Viléma Mrštíka 54, Ostrovačice

- 17. obec Svinošice**
sídlem Svinošice 1
- 18. obec Závist**
sídlem Závist 2
- 19. ČEPS, a.s.**
sídlem Elektrárenská 774/2, Praha 10
- 20. obec Nýrov**
sídlem Nýrov 56, Kunštát
- 21. obec Žďárec**
sídlem Žďárec 42
- 22. obec Bořitov**
sídlem náměstí U Václava 11, Bořitov
- 23. městys Černá Hora**
sídlem nám. Míru 50, Černá Hora
- 24. městys Knínice**
sídlem Knínice 107
- 25. Svazek obcí Malá Haná**
sídlem Náves 168, Cetkovice
- 26. obec Březina**
sídlem Březina 20
- 27. městys Nedvědice**
sídlem Nedvědice 42
- 28. obec Vavřinec**
sídlem Vavřinec 92
- 29. obec Lelekovice**
sídlem Hlavní 75/7, Lelekovice
- 30. obec Moravské Knínice**
sídlem Kuřimská 99, Moravské Knínice
- 31. Ředitelství silnic a dálnic ČR**
sídlem Na Pankráci 546/56, Praha 4
- 32. město Veverská Bítýška**
sídlem náměstí Na Městečku 72, Veverská Bítýška
- 33. obec Lipůvka**
sídlem Lipůvka 146
- 34. obec Borač**
sídlem Borač 51
- 35. obec Petrov**
sídlem Petrov 45
- 36. obec Maršov**
sídlem Maršov 71
- 37. obec Šošůvka**
sídlem Šošůvka 187
- 38. obec Černovice**
sídlem Černovice 113
- 39. obec Křtěnov**
sídlem Křtěnov 17
- 40. obec Synalov**
sídlem Synalov 54
- 41. obec Běleč**

- sídlem Běleč 5
- 42. obec Chudčice**
sídlem Chudčice 220
- 43. městys Lomnice**
sídlem nám. Palackého 32, Lomnice
- 44. obec Vanovice**
sídlem Vanovice 132
- 45. město Velké Opatovice**
sídlem Zámek 14, Velké Opatovice
- 46. město Rajhrad**
sídlem Masarykova 32, Rajhrad
- 47. město Kunštát**
sídlem nám. Krále Jiřího 106, Kunštát
- 48. obec Drnovice**
sídlem Drnovice 102
- 49. obec Brťov – Jeneč**
sídlem Tišnovská 80, Brťov - Jeneč
- 50. obec Šebrov – Kateřina**
sídlem Šebrov 64, Šebrov - Kateřina
- 51. obec Vysočany**
sídlem Vysočany 130
- 52. obec Vilémovice**
sídlem Vilémovice 18
- 53. obec Spešov**
sídlem Spešov 22
- 54. obec Valchov**
sídlem Valchov 97
- 55. obec Brněnec**
sídlem Moravská Chrastová 77, Brněnec
- 56. obec Lipovec**
sídlem Lipovec 200
- 57. obec Dolní Loučky**
sídlem Dolní Loučky 208
- 58. obec Níhov**
sídlem Níhov 17
- 59. městys Doubravník**
sídlem Doubravník 75
- 60. obec Tišnovská Nová Ves**
sídlem Tišnovská Nová Ves 29
- 61. obec Němčice**
sídlem Němčice 151
- 62. obec Kuřimské Jestřabí**
sídlem Kuřimské Jestřabí 50
- 63. městys Ostrov u Macochy**
sídlem Ostrov u Macochy 80
- 64. obec Zbraslavec**
sídlem Zbraslavec 45
- 65. statutární město Brno**
sídlem Dominikánské náměstí 196/1, Brno

- 66. městys Jedovnice**
sídlem Havlíčkovo náměstí 71, Jedovnice
- 67. obec Horní Poříčí**
sídlem Horní Poříčí 77
- 68. město Letovice**
sídlem Masarykovo náměstí 210/19, Letovice
- 69. obec Křetín**
sídlem Křetín 100
- 70. obec Krhov**
sídlem Krhov 7
- 71. obec Borovník**
sídlem Borovník 23
- 72. obec Hodonín**
sídlem Hodonín 25
- 73. Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43**
sídlem Masarykovo nám. 4/2, Boskovice
- 74.** 
- 75. obec Lažánky**
sídlem Lažánky 14
- 76. obec Lazinov**
sídlem Lazinov 121
- 77. obec Lhota u Lysic**
sídlem Lhota u Lysic 40
- 78. obec Velenov**
sídlem Velenov 74
- 79. obec Sebranice**
sídlem Sebranice 149
- 80. obec Vohančice**
sídlem Vohančice 29
- 81. obec Tasovice**
sídlem Tasovice 41
- 82. obec Kozárov**
sídlem Kozárov 18
- 83. obec Ráječko**
sídlem nám. 1. máje 250, Ráječko
- 84. obec Sentice**
sídlem Sentice 71
- 85. obec Lažany**
sídlem Lažany 129
- 86. obec Hluboké Dvory**
sídlem Hluboké Dvory 40
- 87. městys Lysice**
sídlem Horní náměstí 157, Lysice
- 88. obec Okrouhlá**
sídlem Okrouhlá 123
- 89. Spolek pro výstavbu dálnic D35 a D43**
sídlem Luční 1054, Pardubice

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, 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 23. 7. 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 postojů navrhovatelů

II. a)

2. Podle navrhovatelů odpůrce postupoval nezákonně především v souvislosti s výběrem varianty komunikace 43. Navrhovatelé namítají, že ZÚR JMK stanovily požadavek na zpracování územní studie, která měla mimo jiné podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty komunikace 43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice a prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a komunikace 43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty komunikace 43 a varianty obchvatu Kuřimi. Podle navrhovatelů základními dvěma variantami komunikace 43 byly varianty Bystrcká/Německá a Optimalizovaná. Pro účely obchvatu Kuřimi pak podle navrhovatelů ZÚR JMK jako možná řešení obchvatu vymezovaly varianty jižní a severní územní rezervy.
3. Zdejší soud v minulosti v rozsudku č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 (ve věci přezkumu původních ZÚR JMK) uvedl, že odpůrce v několika částech ZÚR JMK nechává prověřit, která varianta z dané dílčí části je realizovatelná a vhodnější; ve vztahu k pozemní komunikaci 43 pak soud uvedl, že naplánovanými kroky k realizaci záměru je provedení územní studie, následná volba varianty a aktualizace ZÚR JMK zahrnující invariantní řešení koridoru celé komunikace 43. Odpůrce tak měl podle navrhovatelů vycházet z prověření variant vycházejících z územních rezerv a rozhodnout o těchto variantách postupem podle § 38 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb.,

stavebního zákona, neboť podle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanovil v ZÚR JMK kritéria pro rozhodování o možných variantách vycházejících z územních rezerv. Zdejší soud přitom v rozsudku č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 při zamítnutí návrhu na zrušení ZÚR JMK vycházel z toho, že vymezené koridory územních rezerv budou prověřeny územní studií, aby následně došlo k výběru konkrétní varianty, a to postupem předvídaným stavebním zákonem, právě v rámci procesu pořizování aktualizace ZÚR JMK.

4. Podle navrhovatelů pochybil pořizovatel zejména tím, že návrh aktualizace ZÚR JMK od počátku jeho pořizování obsahoval pouze variantu Bystrckou/Německou (resp. její dílčí subvarianty) a pouze jižní obchvat Kuřimi, aniž by došlo k posouzení a srovnání všech variant komunikace 43 a kuřimského obchvatu, jak předvíдалy ZÚR JMK. Jestliže posouzení jednotlivých variant komunikace 43 a obchvatu Kuřimi podle § 38 odst. 2 stavebního zákona v průběhu procesu pořizování aktualizace ZÚR JMK a zejména v rámci vyhodnocení SEA neproběhlo, došlo podle navrhovatelů k faktickému – a nezákonnému – výběru konkrétní varianty již územní studií, jejíž závěry převzala zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje, byť územní studie neprověřila optimalizovanou variantu dle projektu Ing. Kalčíka.
5. Povinnost pořizovatele prověřovat více variant během procesu pořizování aktualizace ZÚR JMK vyplývá podle navrhovatelů z § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona a bodů 6. a 7. přílohy stavebního zákona při zohlednění požadavků dle čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES. Měla být zohledněna existence rozumných alternativ a tyto alternativy – jednotlivé varianty vyplývající z územních rezerv podle ZÚR JMK – měly být pak posouzeny v rámci vyhodnocení vlivů návrhu koncepce na životní prostředí. Navrhovatelé tvrdí, že podle Nejvyššího správního soudu je nezbytné, aby byly vždy pečlivě zváženy všechny v úvahu přicházející varianty (alternativy) řešení území a výsledný výběr byl dostatečně a přesvědčivě odůvodněn; pořizovatel aktualizace ZÚR JMK tudíž měl vyhodnotit dostupné základní (rozumné) varianty – Bystrckou/Německou a Optimalizovanou včetně varianty obchvatu Kuřimi – bez ohledu na aktivitu dotčených orgánů nebo dotčených osob. Územní studie jako neformální odborný podklad nemohla nahrazovat plnohodnotné vyhodnocení variant vedení komunikace 43. Výlučnou pravomoc ke konečnému a přezkoumatelnému vyhodnocení variant má pouze zastupitelstvo kraje, a to postupem podle § 38 odst. 2 stavebního zákona. Zákonem stanovený postup nelze obejít tak, že zastupitelstvo odpůrce schválí zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje. Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje je podkladem pro pořízení návrhu aktualizace zásad územního rozvoje. Zastupitelstvo odpůrce tak podle navrhovatelů ve smyslu § 42 odst. 3 a § 37 odst. 1 stavebního zákona nebylo oprávněno rozhodnout o výběru z existujících základních variant schválením zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje. Obdobně podle navrhovatelů nemohlo být vyhodnocení obou variant zhojeno tím, že zastupitelstvo odpůrce usnesením ze dne 27. 2. 2020, č. 2517/20/Z29, vzalo na vědomí kritická hodnocení územní studie. Takový postup (politické rozhodnutí) podle navrhovatelů nemůže nahradit nezávislé vyhodnocení odborných otázek, a to zejména v rámci vyhodnocení SEA a ve stanoviscích dotčených orgánů. Teprve na základě těchto podkladů mohlo zastupitelstvo odpůrce rozhodnout o výběru konkrétní varianty. Požadavek na posouzení a vyhodnocení dvou základních variant komunikace 43 a obchvatu Kuřimi přitom vyplýval přímo z obsahu ZÚR, byl tedy závazný.
6. Navrhovatelé dále namítají, že české znění čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES („rozumná náhradní řešení“) neodpovídá anglickému a dalším cizojazyčným zněním. Namísto „náhradní řešení“ mělo být podle navrhovatelů užito slovo „varianta“. Varianta Optimalizovaná komunikace 43 a severní varianta obchvatu Kuřimi tak měly být zahrnuty do „rozumných řešení“ při vyhodnocení SEA. To ostatně vyplývá také z toho, že optimalizovanou variantu nechalo původně zpracovat Ministerstvo životního prostředí. Do vyhodnocení SEA měly být tyto alternativy zahrnuty také proto, že byly vymezeny jako územní rezervy v ZÚR JMK; v dřívějších zásadách územního rozvoje z roku 2011 byl dokonce obchvat Kuřimi vymezen v severní variantě. Z originálního (anglického) znění čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES vyplývá, že

jednotlivé varianty měly být vyhodnoceny stejně detailně. Výklad navrhovatelů podle nich odpovídá také metodice vydané Evropskou komisí i důvodové zprávě k zákonu č. 403/2020 Sb., kterým byl novelizován § 19 odst. 2 stavebního zákona. Unijní právní úprava SEA je tedy při porovnávání variant přísnější než právní úprava EIA. I přes chybný překlad směrnice 2001/42/ES se tak navrhovatelé s odkazem na nepřímý účinek směrnic dovolávají eurokonformního výkladu čl. 5 odst. 1. Podle navrhovatelů tak měly být v procesu SEA posouzeny všechny známé „rozumné varianty“.

7. Navrhovatelé dále namítají, že byla porušena povinnost posouzení variant v důsledku významného negativního vlivu na evropsky významné lokality, neboť povinnost variantního zpracování komunikace 43 a obchvatu Kuřimi vyplývala také z § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (dále jen „směrnice 92/43/EHS“). Bystrcká/Německá varianta komunikace 43 prochází ochranným pásmem evropsky významné lokality Malhostovické kopečky s výskytem prioritních stanovišť, jak je zřejmé z nařízení vlády č. 318/2013 Sb. Podle navrhovatelů tak nelze vyloučit významný negativní vliv na tuto evropsky významnou lokalitu. Mělo proto dojít k vymezení a posouzení variant – včetně varianty Optimalizované podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Není zřejmé, na základě čeho dospěl orgán ochrany přírody ke stanovisku, že lze předpokládat pouze mírný negativní vliv na dotčenou evropsky významnou lokalitu. Podle navrhovatelů došlo k účelovému zúžení koridoru komunikace 43 v úseku trasy, kde dochází ke střetu s evropsky významnou lokalitou, a je zřejmé, že koridor byl veden přímo přes území s výskytem prioritních stanovišť. Závěr navrhovatelů o účelovém zúžení koridoru potvrzuje také to, že v aktualizaci ZÚR JMK není uvedena vzdálenost evropsky významné lokality od koridoru komunikace 43. Nepřezkoumatelný je podle navrhovatelů také závěr orgánu ochrany přírody o tom, že nepřímý vliv depozice látek z provozu se může projevit pouze mírně. K závěru o významně negativním vlivu komunikace 43 dospěl podle navrhovatelů také autorizovaný posuzovatel Mgr. Volf. Posouzení dle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny je tak podle navrhovatelů nezákonné, nepřezkoumatelné a bylo povinností pořizovatele zabývat se také Optimalizovanou variantou.
8. Požadavek na zpracování a porovnání variant komunikace 43 a obchvatu Kuřimi v procesu pořizování aktualizace ZÚR JMK uplatnil také dotčený orgán posuzování vlivů na životní prostředí – Ministerstvo životního prostředí – ve stanovisku k návrhu zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje podle § 42 odst. 1 stavebního zákona. Ministerstvo životního prostředí požadovalo prověřit aktuálnost územních rezerv, při novém vymezení ploch a koridorů v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a všechny dostupné varianty vyhodnotit, porovnat a stanovit jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a vyhodnotit všechny případné varianty dopravních koridorů. Nerespektování požadavku Ministerstva životního prostředí může podle navrhovatelů rovněž zpochybnit zákonnost procesu projednávání a schvalování aktualizace ZÚR JMK.
9. Povinnost vyhodnotit varianty komunikace 43 a obchvatu Kuřimi podle navrhovatelů dopadala na pořizovatele také z důvodu uplatněných námitek v průběhu pořizování návrhu aktualizace ZÚR JMK a řízení o tomto návrhu. Navrhovatelé a) až f) kvalifikovaně zpochybnili vhodnost varianty Bystrcké/Německé v námitce č. 6 včetně předložení projektu Ing. Kalčíka a poukázali na výhody Optimalizované varianty. Odpůrce se tak měl Optimalizovanou variantou zabývat a zajistit její vyhodnocení. Na výhody severního obchvatu upozorňovali navrhovatelé v námitce č. 7. Nadto ještě významná část veřejnosti včetně navrhovatelů dlouhodobě, konzistentně a kvalifikovaně upozorňovala na vhodnější Optimalizovanou variantu, bylo povinností odpůrce srozumitelně a přezkoumatelně vysvětlit, proč nebyla Optimalizovaná varianta akceptována.
10. V aktualizaci ZÚR je ve vztahu ke stanovení koridoru komunikace 43, jižního obchvatu Kuřimi a zrušení územních rezerv pro Optimalizovanou variantu včetně severního obchvatu Kuřimi

soustavně odkazováno na závěry územní studie, což je podle navrhovatelů naprosto nedostatečné odůvodnění zvolené varianty. Za vlastní posouzení variant nelze podle navrhovatelů považovat shrnutí závěrů územní studie. Důvod odmítnutí předloženého návrhu Ing. Kalčíka, který uvedl náměstek hejtmána ve sdělení ze dne 19. 11. 2018, č.j. JMK 454/2018, tj. rozpor s ČSN 73 6101 a nedodržení požadavku na minimální 2000m vzdálenost křižovatek, neodpovídá skutečnosti. Optimalizovaná varianta je ve vztahu ke stávajícím obydlím mnohem šetrnější. Z analýzy zpracované Ing. Kalčíkem je patrné, že obě mimoúrovňové křižovatky Kuřim-sever a Kuřim-východ jsou navrženy bez připojovacích a odbočovacích pruhů. Správnost analýzy Ing. Kalčíka byla potvrzena také doc. Holcnerem. Navíc argumentace náměstka hejtmána se týkala výhradně realizace pozemní komunikace 43 jako dálnice – pro silniční variantu se uplatní méně striktní kritéria na vzdálenost křižovatek – byť odpůrce veřejně deklaroval snahu o silniční variantu. Silniční varianta přitom nebyla v odůvodnění aktualizace ZÚR JMK ani zmíněna. Optimalizovaná varianta pozemní komunikace 43 dle návrhu Ing. Kalčíka, a to v silniční i dálniční variantě, je realizovatelná. Zatímco severní varianta obchvatu Kuřimi je umístěna ve větší vzdálenosti od obydlí (obytná zóna Díly za Svatým Jánem) a nevede v blízkosti chráněných oblastí, jižní varianta obchvatu povede ke zvýšení zátěže hlukem, imisemi prachu a dalších škodlivých látek, a to i při hypotetickém využití opatření jako tunel, tubus nebo překrytí. Mimoúrovňová křižovatka zajišťující napojení jižního obchvatu na stávající komunikaci I/43 nebyla ve vyhodnocení SEA zohledněna. Aktualizace ZÚR JMK se navíc nezabývá otázkou možného křížení Březovského vodovodu II a jižního obchvatu Kuřimi. To, že je vhodnější severní varianta obchvatu, vyplynulo také ze vzájemného porovnání v předchozích zásadách územního rozvoje z roku 2011. Důvody, proč nově aktualizace ZÚR JMK upřednostnila jižní obchvat Kuřimi, z ní patrný nejsou.

11. Nedostatečné odůvodnění namítají navrhovatelé také ve vztahu k vymezení koridoru DS46 pro záměr silnice I/43 a zrušení územní rezervy RDS13 pro záměr I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění. Zatímco územní rezerva umožňovala navýšení kapacity stávající komunikace I/43 Česká-Kuřim čtyřpruhovým uspořádáním, čímž by došlo k omezení stávajících kongescí, zrušení územní rezervy RDS13 a ponechání stávající pozemní komunikace I/43 severně od obce Česká v dvoupruhové konfiguraci povede k nucenému přesunu dopravy na jižní obchvat Kuřimi. Nadto v požadavcích na aktualizaci ZÚR JMK byl stanoven požadavek na vymezení koridoru pro zkapacitnění silnice I/43; místo toho došlo k cílenému zablokování zkapacitnění a aktualizace ZÚR JMK je v rozporu s požadavky zprávy o uplatňování ZÚR JMK.
12. Vymezením koridoru Bystrcké/Německé varianty pozemní komunikace 43 došlo podle navrhovatelů k tomu, že podstatná část území navrhovatelů c) až f) nemůže být regulována jejich územními plány a bylo jim tak podstatně ztíženo bránit charakter jejich území a životní podmínky obyvatel před negativními vlivy ohrožujícími životní prostředí. Vymezením pozemní komunikace 43 a obchvatu v aktualizaci ZÚR JMK bylo zasaženo do práva na příznivé životní prostředí navrhovatelů f) až q) a vyjma navrhovatelů l) a q) také do vlastnického práva. Tím, že nebyla řádně vyhodnocena Optimalizovaná varianta, došlo k nezákonnému, neproporcionálnímu a nelegitimnímu zásahu do práv navrhovatelů.

II. b)

13. Navrhovatelé namítají také vady územní studie, které se přímo promítly do obsahu napadených částí aktualizace ZÚR JMK a způsobily tak podle navrhovatelů jejich nesprávnost a nezákonnost. Navrhovatelé mají za to, že došlo k překročení přípustného obsahu územní studie, neboť orgán územního plánování není oprávněn pořizovat hlukovou studii. Obdobný závěr platí také pro rozptylovou studii. Tyto studie neměly být provedeny v rámci územní studie. K posouzení vlivů řešení obsaženého v návrhu aktualizace ZÚR JMK mělo dojít až v rámci vyhodnocení SEA.
14. Navrhovatelé mají rovněž za to, že územní studie trpí věcnými vadami. Rozptylová a hluková studie mají nedostatky. Územní studií byla nesprávně stanovena kritéria pro hodnocení

jednotlivých variant, resp. základní kritéria pro dané hodnocení chybí. Proti použitému kritériu z územní studie nazvanému „dopravní účinnost“, které podle nich není vůbec definováno, navrhovatelé také brojí. V územní studii není odůvodněno, proč by toto kritérium mělo být rozhodujícím kritériem pro výběr varianty. Navrhovatelé rovněž namítají vady dopravního modelování, které tvoří základní podklad územní studie; je podle nich nedostatečné, neboť bylo provedeno pouze v ploše řešené územní studií, a tedy nereflektuje širší evropské dopravní souvislosti. Navíc chybí posouzení optimalizované varianty.

15. Podle navrhovatelů nebyla splněna zákonná podmínka pro to, aby územní studie mohla být využita jako podklad pro pořizování územně plánovací dokumentace a její změny, neboť dodatek územní studie nebyl schválen k využití dle stavebního zákona a nedošlo k jeho vložení do evidence územně plánovací činnosti.

II. c)

16. Navrhovatelé také namítají, že se odpůrce nedostatečně vypořádal s jejich námitkami a připomínkami, které podali k návrhu aktualizace ZÚR JMK a v nichž rozporovali zejména postup při výběru variant komunikace 43 a obchvatu Kuřimi. Námitky a připomínky byly podloženy řadou odborných posouzení, včetně znaleckého posudku, z nichž vyplynuly podstatné věcné vady týkající se především obsahu územní studie. Pokud odpůrce nehodlal vyhovět námitkám a připomínkám, měl provést dokazování a argumentaci vyvrátit. Jestliže odpůrce v rozhodnutí o námitkách a v rámci vypořádání připomínek týkajících se územní studie o zpracovaných odborných posouzení obecně tvrdí, že nemají potřebnou kvalifikaci, tak podle navrhovatelů dostatečnou kvalifikací disponují; všechny námitky a připomínky odkazující na odborná vyjádření měly být vypořádány v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány, konkrétně Ministerstvem životního prostředí a Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje. Vypořádání námitek a připomínek navrhovatelů je proto nepřezkoumatelné.
17. Odpůrce v reakci na námitku chybného postupu při výběru variant řešení podle navrhovatelů potvrdil, že k výběru variant došlo schválením zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje, přičemž vybrané varianty vzešly z územní studie a jejího dodatku, podstatu námitky však nevypořádal.
18. Navrhovatelé namítají rovněž nedostatečné vypořádání námitky neprověření realizovatelnosti navrženého řešení. Navrhovaná varianta musí být konkrétní do té míry, aby bylo možné posoudit, zda je navrhovaný záměr realizovatelný. Nebyl hodnocen ani očekávaný dopad navržených opatření ke snížení negativních vlivů, přitom existuje řešení s potenciálně menšími zásahy do práva občanů a výrazně nižšími negativními dopady na životní prostředí a obyvatelstvo, jak na to navrhovatelé po celou dobu pořizování aktualizace ZÚR JMK upozorňovali. Odpůrce ani nezdůvodnil, z čeho plyne technická řešitelnost konfliktu s vírským vodovodem.
19. Podle navrhovatelů není pravdou, že nedoložili nevhodnost jižního obchvatu Kuřimi a naopak vhodnost obchvatu severního. Problematicnost jižního obchvatu přiznává také vyhodnocení SEA. Odpůrce ani neodůvodnil odlišnost řešení obchvatu Kuřimi oproti předchozím zásadám územního rozvoje z roku 2011, ve kterých byl vymezen severní obchvat a jižní varianta odmítnuta.
20. Vypořádání připomínek navrhovatelky o) je nepřezkoumatelné, neboť není identifikováno, kdo jakou připomínku podal, do oddílu s vypořádáním odpůrce zahrnul mnoho set připomínek, přičemž tvrdí, že jich bylo podáno toliko 245.

21. Navrhovatelé také namítají, že po skončení veřejného projednání návrhu aktualizace ZÚR JMK zveřejnil odpůrce dokument týkající se opravy územní studie. Tvrzení odpůrce, že se jednalo pouze o chyby v grafické prezentaci výsledků a nikoli ve vlastních výpočtech, je nepřezkoumatelné a neověřitelné; odpůrce jednak konzistentně odpíral poskytnout vypočtené hodnoty hlučnosti a znečištění ovzduší s tím, že je nemá k dispozici, současně ale publikování takto rozsáhlých oprav nevedlo odpůrce k žádné úpravě hodnocení jednotlivých variant řešení obsažených v aktualizaci ZÚR JMK. Přípomínky navrhovatelů k opravám odpůrce v odůvodnění aktualizace ZÚR JMK nevypověděl; vzhledem k tomu, že se týkaly podkladu zveřejněného až po veřejném projednání, nelze je považovat za opožděné.

II. d)

22. Navrhovatelé namítají, že zvolená Bystrcká/Německá varianta komunikace 43 s jižním obchvatem Kuřimi je prakticky nerealizovatelná. Nelze dodržet veřejnoprávní limity hluku a znečištění ovzduší. Navrhovatelé tvrdí, že Bystrcká/Německá varianta komunikace 43 zavléká dopravu do oblasti, ve které dochází k dlouhodobému překračování hygienických limitů hlučnosti a znečištění ovzduší. Aktualizace ZÚR JMK přitom neobsahuje žádné realistické řešení, jak stávající zátěž v území snížit. Povinnost řešit tento stav přenáší na obce v rozporu s § 55 odst. 3 stavebního zákona. Aktualizace ZÚR JMK počítá se zajištěním splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení. V tomto ohledu však nenavrhuje žádná konkrétní řešení. Kromě toho nedošlo k ověření, zda taková nadstandardní opatření vůbec jsou myslitelná a realizovatelná. Podle navrhovatelů je nepřijatelné vymezovat v nadlimitně zatížených oblastech plochy a koridory pro záměry, které s ohledem na aktuální stav zatížení území nelze realizovat.
23. Nerealizovatelnost Bystrcké/Německé varianty podle navrhovatelů dokládá i to, že v území vznikají další konflikty, které aktualizace ZÚR JMK neprověřuje. Komunikace 43 by měla vést prakticky srostlými obcemi Malhostovice a Drásov, křížuje vírský vodovod, zasahuje do evropsky významné lokality Malhostovické kopečky, protíná regionální biocentrum Holedná, má zasáhnout do regionálního biocentra Bosonožský hájek, který je součástí soustavy NATURA 2000, a také negativně ovlivní rekreační oblast Brněnské přehrady. Z aktualizace ZÚR JMK také není jasné, jak mají obce v rámci územního plánování zajistit splnění požadavků za účelem ochrany některých dalších částí území.
24. Dostatečně není podle navrhovatelů řešeno ani napojení komunikace 43 na další silniční síť. Nejasně je vymezeno křížení Troubsko (I/43 x D1) a vnitroměstské spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy. Aktualizace ZÚR JMK nevymezuje doprovodnou komunikaci, která bude potřebná. Nebyl dodržen požadavek zprávy o uplatňování ZÚR JMK, která vyžadovala prověření koridoru pro záměr obchvatu Bosonoh. Výsledné vymezení obchvatu a jeho napojení na komunikaci 43 není rovněž z aktualizace ZÚR JMK zřejmé. Úkol vymezit koridor tohoto záměru nelze s ohledem na jeho nadmístní význam přenášet na navazující úroveň územně plánovací dokumentace. Toto napojení navíc bude vyžadovat další křížení, které není vymezeno. Nedořešené je i napojení komunikace 43 na území městské části Brno-Bystrc.
25. Problematický je návrh křížení v části Brno-Kníničky. Nebyla prověřena reálnost umístění v navrhovaném území a možnost napojení na další komunikace. Křížovatka by byla zdrojem dalšího hluku. Hrozí zde negativní zatížení oblasti škol na ulici Heyrovského a vyvolání dalších dopravních problémů v oblasti terminálu MHD ZOO. Obdobná situace se týká křížení Bystrc-jih, Bystrc – sever a Troubsko. Komunikace 43 by měla být napojena na komunikace nadmístního významu. Mimoúrovňová křížení propojující komunikaci 43 jako silnici I. třídy se silnicemi II. a III. třídy musí tedy být vymezena na úrovni ZÚR JMK, to se však nestalo.

26. Rovněž ve vztahu k jižnímu obchvatu Kuřimi vznášejí navrhovatelé obdobné námitky. I pro tento záměr podle nich navrhuje aktualizace ZÚR JMK neurčitá nadstandardní opatření. Orgán hygienické správy však tento požadavek označil za odporující zákonu. S ohledem na nutnost vedení obchvatu rozsáhlou estakádou by měly být vyhodnoceny i vlivy vibrací. Větším problémem je však tunelové řešení jižního obchvatu. Aktualizace ZÚR JMK nevymezuje ražený tunel skrze převýšení cca 100m, zakreslení koridoru po povrchu je nesmyslné.
27. Komunikace 43 je součástí transevropské sítě koncipované pro dálkovou transevropskou dopravu a návaznou dopravu ze států mimo EU. Při neexistenci obchvatu Brna bude docházet k přivedení tranzitní dopravy do obytné zástavby nebo do její těsné blízkosti. Odpůrce však s tranzitní dopravou v tomto území nepočítá.
28. Nerealizovatelná je i odpočívka Troubsko, s níž aktualizace ZÚR JMK počítá v těsné blízkosti obytné zástavby v území s dlouhodobě překračovanými zákonnými limity hlukosti a znečištění ovzduší.

II. e)

29. Navrhovatelé dále namítají, že ve vyhodnocení SEA nedošlo k řádnému vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ze všech relevantních zdrojů, to platí zejména pro oblast Brno-Bosonohy – Troubsko – Ostopovice. Do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů aktualizace ZÚR JMK nebyla zahrnuta řada stávajících dopravních staveb i budoucích záměrů, u kterých nelze vyloučit, že při jejich vzájemném působení s posuzovanými záměry by mohlo dojít ke zvýšení zátěže území. Odpůrce tak nerespektoval závěry, které učinil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21.6.2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526.
30. Navrhovatelé uvádějí, že vyhodnocení SEA v podstatné části pouze přebralo podkladové informace obsažené v územní studii. To se týká především hlukové a rozptylové studie. Tímto postupem došlo ke snížení významu vyhodnocení SEA a k jeho zatížení stejnými vadami, jakými trpí územní studie. Ve vyhodnocení SEA tak nedošlo k vlastnímu samostatnému zhodnocení hlukové a imisní zátěže dotčeného území ze všech relevantních zdrojů. Navrhovatelé poukazují na to, že územní studie sice odkazuje na „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ publikované ve věstníku Ministerstva životního prostředí, ale v celé řadě aspektů se od něho odchyluje. Za nejvýraznější odchýlení považují navrhovatelé to, že územní studie zúžila pás území okolo komunikací, ve kterém došlo k hodnocení vlivů hluku a znečištění ovzduší z liniových staveb. Metodické doporučení požaduje posouzení v pásu zahrnujícím území do vzdálenosti 2000 m od osy koridoru liniové stavby, přičemž územní studie hodnotí přenos hluku a znečištění ovzduší pouze do vzdálenosti 400 m od os liniových staveb.
31. Navrhovatelé dále namítají nedostatečné a nesprávné hodnocení významných negativních vlivů vzhledem k záměrům DS40 Troubsko - Kuřim, DS41 Kuřim - Lysice a DS45 Silnice I. třídy Kuřim, jižní obchvat. Zdůrazňují absenci kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů. U daných záměrů nejsou navrhována žádná kompenzační opatření, která by mohla vést ke snížení zátěže. Navržená opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů jsou pak zcela nedostatečná.
32. Navrhovatelé rovněž namítají rozpornost hodnocení vlivů pro záměr DS10 Odpočívka D1 Troubsko. Odkazují na konkrétní části vyhodnocení SEA, které se daným záměrem zabývají. Mají za to, že jsou zde učiněny rozporné závěry. Dle navrhovatelů byla ve vztahu k danému záměru provedena pouhá identifikace možných negativních vlivů, nikoliv jejich kvalitativní a kvantitativní vyhodnocení.

33. Daný okruh námitek navrhovatelé uzavírají námitkou nesprávného hodnocení vlivů pro záměr DS46 I/43 Kuřim - Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad. Navrhovatelé se domnívají, že vzhledem k tomu, že deklarovaným cílem aktualizace ZÚR JMK je realizace jižního obchvatu Kuřimi, měly být posouzeny vlivy převedení dopravy ze stávající silnice I/43 na tento obchvat.

II. f)

34. Navrhovatelé uvádějí, že Ministerstvo životního prostředí v procesu pořizování ZÚR JMK a v počátečních fázích pořizování aktualizace ZÚR JMK vznášelo v souladu se svými zákonnými kompetencemi řadu požadavků, nicméně postupně na většinu z těchto požadavků rezignovalo a nedostalo tak svým povinností na úseku ochrany životního prostředí. Požadavky byly postupně vznášeny ve vyjádření v procesu pořizování ZÚR JMK, ve vyjádření k územní studii, ve vyjádření dle § 42 odst. 1 stavebního zákona (vyjádření ke zprávě o uplatňování), ve stanovisku dle § 37 odst. 2 stavebního zákona (stanovisko po společném jednání) a ve stanovisku dle § 39 odst. 2 stavebního zákona (stanovisko po veřejném projednání). Ve vyjádření k územní studii se jednalo o např. požadavek na uvedení počtu exponovaných obyvatel či požadavek na uvedení tabulkových údajů v jednotlivých referenčních bodech v rámci rozptylové studie. Ve stanovisku ke zprávě o uplatňování se jednalo o celou řadu požadavků, včetně požadavku na posouzení ve variantách. Ve stanovisku po společném jednání ministerstvo upozornilo na celou řadu vad a vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a posouzení NATURA. Ve stanovisku po veřejném projednání pak ministerstvo vyjádřilo nesouhlas s tím, jak bylo zohledněno vyhodnocení SEA, a výtky opět uplatnilo i vůči vyhodnocení SEA.

35. Podle navrhovatelů stanoviska Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje vycházejí z územní studie, přičemž dostatečně nezjistila skutkový stav. V daných stanoviscích tak chybí vlastní posouzení vlivů řešení obsaženého v aktualizaci ZÚR JMK. Jedná se o vyjádření podle § 42 odst. 1 stavebního zákona (vyjádření ke zprávě o uplatňování), stanovisko podle § 37 odst. 2 stavebního zákona (stanovisko po společném jednání) a stanovisko podle § 39 odst. 2 stavebního zákona (stanovisko po veřejném projednání). Navrhovatelé nesouhlasí se závěrem, že pro nemožnost hodnotit synergické působení různých zdrojů hluku tato zátěž hodnocena nebude vůbec. Navrhovatelé rovněž poukázali na to, že ve stanovisku po veřejném projednání chybí ověření, že je možné přijmout taková protihluková opatření, která by byla způsobilá zajistit dodržování veřejnoprávních limitů v místech, kde jsou koridory vymezovány do těsné blízkosti obytné zástavby.

II. g)

36. Napadené části aktualizace ZÚR JMK podle navrhovatelů rovněž nepřiměřeně zasahují do jejich práv na samosprávu, na příznivé životní prostředí a vlastnických práv. Existují přitom jiné varianty řešení, které by tato práva zasahovaly méně. Aktualizace ZÚR JMK jsou podle navrhovatelů v rozporu se základními cíli a úkoly územního plánování. Nesplňují proto kritérium potřeby.
37. Vymezení koridoru komunikace 43 v Bystřecké/Německé variantě považují navrhovatelé za nevhodné. Optimalizovaná varianta a severní obchvat Kuřimi naproti tomu představují řešení, které je způsobilé odvést tranzitní dopravu z aktuálně dopravně přetížené brněnské aglomerace i dalších obcí, oblasti obytné zástavby nově nezatěžovat, a přispět tak k naplnění cílů územního plánování. Napadené části aktualizace ZÚR JMK proto nesplňují kritérium vhodnosti.
38. Aktualizaci ZÚR JMK nelze považovat za proporcionální ani ve vztahu k zásahu do práv navrhovatelů f) - q). Porovnání dopadu koridorů vymezených v aktualizaci ZÚR JMK na práva navrhovatelů a osob jimi zastoupených, coby osob žijících a vlastnících pozemky v dotčeném

území, s dopady na osoby v podobném postavení v blízkosti koridoru Optimalizované varianty a jižního obchvatu Kuřimi vede k jasnému závěru o nepoměrně větších dopadech na osoby dotčené komunikací 43 v trase Bystřcké/Německé a osoby dotčené jižním obchvatem Kuřimi.

II. h)

39. Okolnosti a způsob, jakým byl návrh aktualizace ZÚR JMK projednáván, podle navrhovatelů představuje také porušení jejich participačních práv. Projednávání návrhu aktualizace ZÚR JMK probíhalo za trvání nouzového stavu a ve stejném období, kdy již probíhalo projednávání návrhu územního plánu města Brna. V obou případech jde o mimořádně rozsáhlé územně plánovací dokumentace pro částečně shodné území. Časovým souběhem jejich veřejných projednání došlo k významnému ztížení možnosti efektivní účasti veřejnosti na tomto procesu. Pořizovatel zároveň stanovil minimální zákonné lhůty; veřejnost neměla dostatek času seznámit se s návrhem a připravit námitky či připomínky, a to navíc během pandemie.
40. Za problematické navrhovatelé považují také veřejné projednání formou vzdáleného přístupu. Ne všechny potenciálně dotčené osoby disponují potřebnými technickými prostředky či schopnostmi k účasti na této formě projednání. Odložit veřejné projednání návrhu aktualizace ZÚR JMK navrhoval i veřejný ochránce práv.

II. i)

41. Navrhovatelé rovněž tvrdí, že ve vztahu ke společnosti knesl, kynčl architekti s.r.o., která zpracovala územní studii i návrh aktualizace ZÚR JMK, existuje podezření ze střetu zájmů. Odpůrce podle navrhovatelů účelově vypsál pro zpracování územní studie i návrhu aktualizace ZÚR JMK společné zadávací řízení na jednu veřejnou zakázku. Týmy, které zpracovaly územní studii i návrh aktualizace ZÚR JMK, pak byly téměř totožné. To vytváří pochybnosti o tom, zda zpracovatel přistupoval k územní studii jako k podkladu aktualizace ZÚR JMK. Zpracovatel byl totiž za této situace osobně zainteresován na tom, aby územní studie nebyla zpochybněna.
42. O střetu zájmů pak podle navrhovatelů svědčí zejména to, že zpracovatel v oblasti Kuřimi připravuje pro své klienty několik projektů. Nejvýznamnějším z nich je obytný soubor pro několik tisíc obyvatel v oblasti Kuřim-Záhoří. Toto doposud nezastavěné území se nachází v blízkosti současné komunikace I/43. Odvedení části dopravy z této rušné komunikace v případě realizace jižního obchvatu by bylo významným benefitem pro projekt Kuřim-Záhoří. Souběžně s pořizováním územní studie probíhalo i posuzování vlivů na životní prostředí pro tento záměr. Oznámení EIA pak v části „Charakteristika lokality“ uvádí: „V budoucnu se dá očekávat výstavba rychlostní komunikace R/43 D1 - Brno - Moravská Třebová, která má procházet po západním okraji území Kuřimi“. Oznámení EIA tak podle navrhovatelů vycházelo z předpokladu realizace jižního obchvatu Kuřimi, ačkoliv v roce 2017 byly v platných zásadách územního rozvoje vymezeny koridory územních rezerv pro obě varianty. Tím, že se zpracovatel účastnil zadávacího řízení, porušil svoji povinnost předcházet střetu zájmů.
43. Na svém procesním postoji navrhovatelé setrvali po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání, které ve věci proběhlo.

III. Shrnutí procesního postoje odpůrce

44. Odpůrce navrhuje zamítnutí návrhu. Odpůrce svůj postup považuje za správný, náležitě a podrobně odůvodněný. Navrhovatelům a) a b) nesvědčí aktivní legitimace, neboť zvolené věcné řešení aktualizace ZÚR JMK je – a to ani zprostředkovaně – nemohlo negativně zasáhnout. Podle odpůrce není úmyslem navrhovatelů objektivní posouzení variant; navrhovatelé prosazující

vedení koridorů způsobem, který jim přinese menší zátěž, a to bez ohledu a na úkor ostatních obcí a obyvatelů kraje. To, že navrhovatelům nekonvenuje zvolená varianta komunikace 43, neznámá, že tato varianta byla vybrána nezákonně. Z nyní účinné právní úpravy podle odpůrce nevyplývá povinnost posoudit také variantu preferovanou navrhovateli. Přesto odpůrce jednotlivé varianty posoudil a dospěl k závěru, že navrhovateli preferovaná varianta má výrazně nižší dopravní účinnost. Pro vymezení koridoru nebyly rozhodné emise, nýbrž užitečnost; napadené koridory splňují kritérium vhodnosti a potřebnosti. Zvolená forma projednání územně plánovací dokumentace neomezila participaci veřejnosti, jak je zřejmé z množství písemných podání.

45. V případě, že by soud vyhověl návrhu, odpůrce navrhuje, aby soud obnovil územní ochranu všech vymezených koridorů územních rezerv RDS 01 „D43 Troubsko/Ostovačice (D1) – Kuřim“ v části RDS34-A a RDS34 „D43 Kuřim – Lysice“ v části RDS01-A.
46. I odpůrce na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejší soudem, i při jednání soudu.

IV. Shrnutí procesních postojů osob zúčastněných na řízení

47. Obce z řad osob zúčastněných na řízení, které se ve věci písemně vyjádřily, jsou proti zrušení aktualizace ZÚR JMK; vyhovění návrhu by podle nich mělo významný negativní vliv do jejich práva na samosprávu a možnost zajistit udržitelný rozvoj města, jako podstatnou vnímají silniční dostupnost města Brna pro své občany, která je důležitým faktorem pro udržení obydlivosti venkova.
48. Podle statutárního města Brna je v souladu s aktualizací ZÚR JMK upraven návrh územního plánu města Brna, dopravní koridor je v něm řešen jako návrhová plocha dopravní infrastruktury a návrhová trasa Bc/1. Požadavek aktualizace ZÚR JMK řešit protihlukovou ochranu v úseku Bystřec-Kníničky je splněn návrhem tunelového úseku v celé délce od hranice k. ú. Bystřec až po hranici správního území města Brna (tj. hranici k. ú. Kníničky), včetně krytého přemostění řeky Svratky. Územní plán města Brna se pořizuje již od roku 2002, jeho pořizování zkomplikovalo zrušení dřívějších zásad územního rozvoje v roce 2012. Nyní podaný návrh na zrušení aktualizace ZÚR JMK má podstatný vliv na pořizování nového územního plánu města Brna, a tím na celé území města. Další zásah do přípravy nového územního plánu města Brna společně s proměnlivým zákonným rámcem (novým stavebním zákonem) by významně ztížil dokončení přípravy územního plánu.
49. V rámci jednání pak osoby zúčastněné na řízení 1. a 2. podporovaly navrhovatele v jejich procesním postoji a osoba zúčastněná na řízení 5. podporovala odpůrce v jeho procesním postoji.

V. Podmínky řízení

50. Aktualizace ZÚR 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 23. 7. 2021, byl podán včas.
51. V návrhu je jasné uvedeno, z jakých skutkových a právních důvodů považují navrhovatelé příslušnou část aktualizace ZÚR JMK za nezákonnou a jaké důvody mají vést k jejímu zrušení. Z tohoto pohledu je návrh projednatelný.
52. Navrhovatelé nezpochybují, že aktualizace ZÚR JMK byla vydána orgánem, který k tomu měl pravomoc, nezpochybují 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 aktualizace ZÚR JMK byla vydána příslušným orgánem v mezích jeho působnosti, který k tomu měl i pravomoc.

53. 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 dotčeni, 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).
54. V nyní posuzované věci jsou navrhovatelé obce, jednotlivé fyzické osoby, fyzické osoby v postavení zástupců veřejnosti a spolek.
55. Podle § 101a odst. 2 s.ř.s. může návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí, vydaného krajem, podat též obec. Ustanovení § 101a odst. 2 s.ř.s. je speciálním ustanovením k § 101a odst. 1 s.ř.s. V případě obcí jako navrhovatelů je tedy zákonnou podmínkou pro podání návrhu, že je napadáno opatření obecné povahy (nebo jeho část) vydaná krajem, zpravidla jde tedy právě o zásady územního rozvoje daného kraje. Současně musí jít o obec nacházející se na území daného kraje. To je v případě navrhovatelů – obcí splněno. Zpochybňuje-li odpůrce aktivní věcnou legitimaci navrhovatelů a) a b) argumentem, že do jejich práv zvolené věcné řešení vymezené v aktualizaci ZÚR JMK, a to ani zprostředkovaně, nezasáhlo, pak to není otázkou přípustnosti návrhu, nýbrž otázkou jeho důvodnosti.
56. K podání návrhu jsou aktivně legitimováni i navrhovatelé – fyzické osoby (podávající návrh „za sebe“). Navrhovatelky o) a p) jsou vlastníky nemovitostí na území Jihomoravského kraje, konkrétně navrhovatelka o) nemovitostí nacházejících se v katastrálním území Moravské Knínice a navrhovatelka p) nemovitostí (ve společném jmění manželů) v katastrálním území Ostopovice; 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 navrhovatelek o) a p) se nacházejí v jejich blízkosti (v případě navrhovatelky o/ jde o plánované silnice DS40, DS41 a DS45, v případě navrhovatelky p/ jde o silnici DS40 a její napojení na dálnici D1 a také vypuštění územních rezerv pro Optimalizovanou variantu komunikace 43 a dalších souvisejících územních rezerv), a současně s ohledem na skutečnost, že navrhovatelky v souvislosti s napadenou částí aktualizace ZÚR JMK tvrdí dotčení svého vlastnického práva a 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. Jak navíc plyne kupříkladu z usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 2.5.2012, č.j. 1 Ao 1/2012-62, je též představitelné, aby aktivní procesní legitimace byla dána i tehdy, tvrdí-li navrhovatel, který sám není vlastníkem nemovitosti ani nemá právo k takové cizí věci na území regulovaném územním plánem, že jeho vlastnické právo nebo jiné absolutní právo k nemovitosti nacházející se mimo území regulované územním plánem by bylo přímo dotčeno určitou aktivitou, jejíž provozování na území regulovaném územním plánem tento plán (jeho změna) připouští. Typicky půjde o vlastníka pozemku sousedícího s územím regulovaným územním plánem, který by mohl být dotčen určitou aktivitou, jejíž vlivy se významně projeví i na jeho pozemku (např. exhalacemi, hlukem, zápachem apod.) nebo které povedou k významnému snížení hodnoty jeho majetku. Shodně lze nahlížet i na případ regulace území zásadami územního rozvoje.
57. Navrhovatelé g), h), i), j), k), l), m) a n) podali návrh jako fyzické osoby v postavení zástupců veřejnosti. Zástupci veřejnosti podle § 23 stavebního zákona k podání návrhu aktivně

legitimováni rovněž jsou (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. Jestliže tyto navrhovatele uvádějí, že k návrhu aktualizace ZÚR JMK podali nejen námítky jako zástupci veřejnosti, nýbrž také připomínky jako fyzické osoby („za sebe“), a současně odkazují na možnost dotčení svých práv uskutečněním konkrétních záměrů vymezených s aktualizací ZÚR JMK mj. s ohledem na vlastnictví nemovitostí v konkrétních dotčených lokalitách na území Jihomoravského kraje, podstatné je, že tyto navrhovatele 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) a upozorňují, že by realizací komunikace 43 (včetně přeložky silnice III/15274 a dálniční odpočívky na D1) a dále realizací jižního obchvatu Kuřimi a současně nerealizací Optimalizované varianty a záměru „I/43 Česká – Kuřim (zkapacitnění)“ došlo k dotčení vlastnického práva a práva na příznivé životní prostředí osob, které tyto navrhovatele jako zástupci veřejnosti zastupují, stejně jako jich samotných. Zdejší soud tak na tyto navrhovatele nahlíží jako na navrhovatele z řad zástupců veřejnosti; ostatně z obsahu návrhu ani neplyne, že by někteří z těchto navrhovatelů některé návrhové body uplatňovali výlučně jako fyzické osoby („za sebe“) a nikoliv jako zástupci veřejnosti, současně ani odpůrce nezpochybňuje, že by tyto navrhovatele nebyli oprávněni kterýkoliv návrhový bod uplatňovat jako zástupci veřejnosti. Zdejší soud pouze dodává, že nemá pochybnosti o tom, že by uvedení navrhovatelé byli legitimováni také jako fyzické osoby (nikoliv v postavení zástupců veřejnosti), a to z týchž důvodů, z nichž dovodil aktivní legitimaci navrhovatelek o) a p), přitom skutečnost, zda navrhovatelé uplatnili námítky 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).

58. Navrhovatel q) je spolkem. 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 stanov spolku Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách z.s., uvedený spolek tyto podmínky splňuje, neboť vykazuje činnost i v území, ve kterém brojí proti dotčené části opatření obecné povahy. Posláním tohoto spolku je dle preambule jeho stanov ochrana přírody, krajiny a kvality bydlení v Jihomoravském kraji (se zaměřením na region Brna a městskou část Bosonohy) před záměry v územním plánování a výstavbou dopravní infrastruktury, uplatnění stanoviska k přípravě, plánování a realizaci dálnice D 43 a jihozápadní tangenty, které by procházely územím obce Bosonohy, a řešení brněnské aglomerace mj. v zásadách územního rozvoje; účelem a cílem je s ohledem na naplňování preambule mj. zapojení do veřejného jednání týkajícího se dopravní infrastruktury a účast v řízeních týkajících se záměrů, které by mohly mít negativní dopad na zdravé životní prostředí. Ani v případě navrhovatele q) tedy není o jeho aktivní legitimaci pochyb, nezpochybňuje ji ani odpůrce.

VI. Posouzení věci

59. Při rozhodování byl zdejší soud vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s.ř.s.).
60. 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.

61. 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 zdejší 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 č. j. 6 Ao 6/2010-103 ze dne 2. 2. 2011). 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 č. j. 1 As 161/2018-44 ze dne 15. 11. 2018 a č. j. 1 As 337/2018-48 ze dne 15. 3. 2021).

VI. a)

62. Navrhovatelé namítají nezákonný postup odpůrce při výběru varianty koridoru komunikace 43 a obchvatu Kuřimi; napadají vedení komunikace 43 včetně obchvatu Kuřimi a chybějící posouzení všech dostupných variant.
63. ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací vymezily územní rezervy pro záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim. Kromě varianty Bystřeké (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 Bítýšská (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).
64. 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.

65. Nyní napadenou aktualizací ZÚR JMK byly zrušeny územní rezervy RDS01 ve variantách RDS01-A Varianta Bystrcká; RDS01-B Varianta Bítýšská; 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 aktualizace ZÚR 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 aktualizace ZÚR JMK územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci aktualizace ZÚR 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 aktualizace ZÚR JMK ponecháno silniční řešení komunikace 43 bez jihozápadní tangenty, ostatní varianty byly vypuštěny.
66. 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 aktualizace ZÚR JMK územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci aktualizace ZÚR 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.
67. 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 potřebnosti zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v návaznosti na všechny související záměry.

68. V nyní napadené aktualizaci ZÚR JMK byla zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen návrhový koridor DS45 Kuřim, jižní obchvat. Podle aktualizace ZÚR 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 porovnávala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci aktualizace ZÚR JMK. Podle aktualizace ZÚR 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.
69. 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 aktualizace ZÚR 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.
70. Na základě uplatněných návrhových bodů je třeba nejprve posoudit, zda pořizovatel a odpůrce pochybili, jestliže přistoupili k podrobnému prověření pouze dílčích variant Bystrcké/Německé stopy komunikace 43 a jižního obchvatu Kuřimi, aniž by podrobili důslednému posouzení také Optimalizovanou variantu.
71. 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/).
72. 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 popisují a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.
73. 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 Guerrová a ostatní proti Itálii ze dne 19.2.1998, stížnost č. 14967/89, či

Lopez 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 č.j. 7 As 308/2018-31 ze dne 2.5.2019 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 č.j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012) – a aby při existenci alternativ odpůrce dostatečně a přesvědčivě zdůvodnil volbu konkrétní varianty (srov. bod 90. rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 4 AOs 1/2012-105 ze dne 31.1.2013).

74. Zdejší soud dává za pravdu navrhovatelům v tom, že územní plánování je dlouhodobým procesem, který by měl být kontinuální, a „...je tedy spíše nežádoucí, aby jednou projednané a schválené záměry byly opakovaně znovu posuzovány, přehodnocovány a měněny. Dochází tím k zásahu do legitimního očekávání dotčených osob a k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků...“ (navrhovatelé zmíněný bod 56. rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 171/2018-50 ze dne 29.1.2020). To však neznamená, že by ke změnám nemohlo docházet; je však třeba, aby změna byla podložena závažnými důvody – typicky relevantní změnou okolností nebo závěrem o nesprávnosti původního řešení (shodně právě bod 56. rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 171/2018-50), neboť územní plánování nemůže být vedeno nahodilostí či svévolí.
75. Pro zdejší soud je ve světle právě uvedeného podstatné, zda výběr Bystřcké/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. Přitom bylo třeba zohlednit skutečnost podle navrhovatelů podstatnou, zda klíčovým důvodem, na základě kterého v minulosti obstály ZÚR JMK před zdejším soudem (rozsudek č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017), bylo právě užití institutu územní rezervy ve vztahu ke komunikaci 43 a obchvatu Kuřimi.
76. 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.

77. 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).
78. 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 č.j. 5 As 66/2019-41 ze dne 10.7.2020).
79. Podstatné je, že územní studie má charakter podkladu pro pořizování územně plánovací dokumentace a nesmí nahrazovat úkoly vyhrazené územně plánovací dokumentaci samotné (bod 28. rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 2/2009-86 ze dne 20. 1. 2010). 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 č.j. 9 Ao 1/2009-36 ze dne 13. 8. 2009).
80. ZÚR JMK v Kapitole D ve smyslu § 36 stavebního zákona vymezily územní rezervy. V odst. D.4.1. „dopravní infrastruktura“ v rámci silniční dopravy bylo v plochách a koridorech podle politiky územního rozvoje vymezeno několik dílčích variant kapacitní silnice R43 Brno – Moravská Třebová (E461) v úseku dálnice D1 – Kuřim – Lysice, a to jako dálnice RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim, RDS34 D43 Kuřim – Lysice. Pro úsek RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ZÚR JMK stanovily tři varianty (RDS01-A, B a C). Varianta „Bystrcká“ (A), v rámci které byl koridor veden D1 (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim-sever, varianta „Bítýšská“ (B) s koridorem D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever a varianta „Optimalizovaná MŽP“ (C), která byla vymezena v koridoru D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK Kuřim sever; v úseku Hvozdec - Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v úseku Čebín – Kuřim s alternativou jižní (RDS01-C/J). Pro silnici I. třídy RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat stanovily ZÚR JMK koridor Kuřim (MÚK Kuřim-jih - D43) – Česká (MÚK Česká – I/43), pro silnici I. třídy RDS13 I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění pak koridor Česká (MÚK Česká – I/43) – Kuřim (MÚK s II/385 Kuřim, severní obchvat – RDS36).

ZÚR JMK dále vymezily také územní rezervu silniční dopravy RDS36 pro nekategorizovanou silnici označenou jako Kuřim, severní obchvat.

81. Zadání územní studie v preambuli obsahovalo výslovný odkaz na požadavek obsažený v ZÚR JMK, aby územní studie podrobně prozkoumala dopady územních rezerv dopravní infrastruktury. Podle preambule zadání územní studie „...ZÚR JMK stanovily koncepci dálniční a silniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje. Z důvodu vyšší míry nejistoty byly varianty záměří, které jsou součástí této koncepce, z hlediska minimalizace jejich dopadů na životní prostředí a lidské zdraví určeny k podrobnějšímu posouzení územní studií. V případě, že prověření prokáže nerealizovatelnost některé z variant, nebude tato varianta dále sledována a nebude zahrnuta do následné aktualizace ZÚR JMK. Územní studie bude zpracována podle příslušných právních předpisů autorizovanými osobami a za použití standardních postupů při projektové činnosti...“. Jedním z cílů územní studie bylo také „...vyhodnotit a porovnat varianty z hlediska dopravně-inženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví...“ (str. 1 zadání územní studie). Účelem pak bylo zpracovat „...územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále také „Územní studie“), která bude sloužit jako odborný podklad pro následnou Aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje...“ (str. 2 tamtéž). K důvodům pořízení územní studie je v jejím zadání mimo jiné uvedeno, že „...při porovnání variant z hlediska přepravních vztahů a systémových souvislostí je třeba plně zohlednit převažující vztahy zdrojové a cílové dopravy směřující od severu a jihu do prostoru Brna a jeho bezprostředního okolí. Ty se z nadřazené dálniční a silniční sítě roznášejí níže do silniční sítě krajského významu, na území Brna pak do městského komunikačního systému... dálnice D43 a Jihozápadní tangenta (JZT) jsou svojí polohou i existencí či neexistencí jednoznačně spjatý s přepravní účinností a funkcí systému třístupňové ochrany města Brna, uplatňovaného v Územním plánu města Brna (ÚPmB) jako základní princip koncepce dopravního systému města Brna. Ve vztahu k navrhovaným záměrům D43 a JZT všechny dosud zpracované relevantní podklady předpokládaly jejich plné zapojení do tohoto systému v rámci tzv. prvního stupně ochrany. První stupeň ochrany města představují dálnice D43 ve var. Bystrcké, JZT, návazně na dálnici D52/Jižní tangenta (JT) s napojením na dálnici D2, případně dále na navrhované prodloužení silnice II/152 (v minulosti sledované jako tzv. jihovýchodní tangenta). Druhý stupeň ochrany zajišťuje velký městský okruh ve svém cílovém stavu a radiály města Brna. Třetí stupeň ochrany pak malý městský okruh, případně ostatní vybrané vnitroměstské komunikace.“ (str. 2 tamtéž).
82. K historii posuzování jednotlivých variant pozemní komunikace 43 zadání územní studie (na str. 4) uvádělo, že „...ve výsledku pak bylo, dle názoru řešitele „prvních ZÚR JMK“, možné vyslovit závěr k relativnímu porovnání vhodnosti variant, protože tento závěr vycházel zejména ze srovnání jejich efektu ke zlepšení situace v centrální oblasti Brna. V tomto smyslu není patrně pochyb o tom, že nejvhodnější variantou D43 v úseku D1 – Kuřim je varianta „Bystrcká“. Avšak – a to je zásadní – tato varianta musí být také přijatelná z hlediska lokálních dopadů, a to včetně kumulativních vlivů. Tzn., že musí splňovat následující podmínku přijatelnosti: v žádné lokalitě nedojde vlivem záměru k nárůstu zátěže nad legislativou stanovené limity. Uvedený závěr nebylo možné v ZÚR JMK 2016 vyslovit pro zhodnocení lokálních dopadů na zástavbu v území Bosonohy – Troubsko. Zde se na dálnici D1 pro D43 ve variantě „Bystrcká“ a navazující JZT předpokládá v poměrně sevřeném prostoru mezi zástavbou uvedených sídel vybudování mimoúrovňové křižovatky dálnic D1, D43 a JZT, kterou bude podle dopravních modelů projíždět více než 100 tisíc vozidel denně. Je samozřejmé, že pokud se ve výsledku v HLA vycházelo z dopravního modelu zpracovaného pro účely ZÚR JMK (republiková a nadmístní úroveň), nebylo možné ani odhadnout dopady vybudování této křižovatky na blízkou zástavbu. Přitom ale potenciální nepřijatelnost vlivů na byt' jen omezenou část obytné zástavby v okolí křižovatky může být důvodem pro vyslovení závěru o nepřijatelnosti záměru D43 v úseku D1 – Kuřim, prioritně ve var. Bystrcké v návaznosti na JZT. Tato skutečnost byla v HLA ZÚR JMK vydaných v roce 2011 komentována takto: „Je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Tato situace, pokud by nebyla dále řešena, by mohla vést až k znemožnění realizace některých záměrů z důvodu překročení limitů stanovených právními předpisy. Současně je však nutno konstatovat, že dostupné podklady neumožňují soubornou zátěž přesně kvantifikovat, předkládané hodnocení k tomu ani není svým charakterem určeno, neboť se zde jedná o zcela konkrétní lokální problém, který by měl být

řešen v územním detailu již na úrovni konkrétní situace silničních těles a podrobného návrhu opatření k ochraně dotčených obyvatel. Lze proto pouze doporučit, aby pro lokalitu Bosonohy – Troubsko – Ostopovice byla vypracována podrobná akustická a rozptylová studie se zahrnutím všech záměrů a následně pak – v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví – návrh opatření k ochraně obyvatel žijících v této oblasti. Výstupy z tohoto resortního podkladu by měly být zohledněny v územní studii ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona“...“.

83. Mezi požadavky na obsah územní studie bylo v jejím zadání (str. 6) pod písm. a) uvedeno: „V podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví podmínky pro umístění, funkčnost a realizovatelnost navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Zvláštní pozornost soustředit na zpracování následujících problémových okruhů...“, mezi tyto problémové okruhy bylo zařazeno také prověření „...varianty dálnice D43 a silnice I. třídy v úseku dálnice D1 – Kuřim dle technickoekonomické studie D43 D1 – Kuřim – Svitávka zpracované v roce 2016 se zohledněním návazností na varianty dálnice 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...“ a dále prověření „...napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty dálnice D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především na VMO, silniční radiály a malý městský okruh...“. Prověřovaná řešení měla směřovat (písm. b/, str. 7 zadání územní studie) 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 a zajištění splnění zákonných limitů ochrany zdraví.
84. Shora uvedené vede zdejší soud k závěru, že územní studie byla zadána korektně; jejím cílem bylo skutečně prověřit jednotlivé varianty.
85. Územní studie pak také obě varianty – Bystrckou/Německou a Optimalizovanou - prověřila a preferovala Bystrckou/Německou variantu a jižní obchvat Kuřimi. Ve vztahu k obchvatu Kuřimi (odst. F.3.1.) měla podle územní studie maximální účinnost ochrany před tranzitující dopravou jižní varianta s předpokladem ochrany vybraných lokalit (tunelový úsek). Podle studie (odst. F.3.2.) je Optimalizovaná varianta „...méně atraktivní, z části na sebe stavuje stávající dopravu v území a částečně pak tranzit aglomerací. Tato část intenzit je však vzhledem k přítížení dálnice D1 – nízká – cca 3-4 tis. voz./den. Navíc dané řešení vyžaduje celkovou změnu napojení území – novou MÚK Ostrovačice a zrušení dvou stávajících sousedních křižovatek (bez ohledu na kategorii je nutná finančně a územně velmi náročná úprava MÚK Ostrovačice a řešení silnice I/23). Býtýšská stopa sice vykazuje určité pozitivní přínosy na městský i aglomerační systém, avšak poměrně nižší intenzity směřují pouze na dvoupruhové uspořádání (byť s MÚK). Bystrcká stopa vykazuje vysokou dopravní účinnost, shodnou pro silniční i dálniční charakter komunikace. Komunikace vykazuje (bez ohledu na dálniční či silniční kategorii) nejpříznivější účinky na celý systém, zejména na lokalitu Kníniček a Jinačovic, napojení Bystrce na dálnici D1, ale i příznivé rozložení zdrojů a cílů ve městě Brně (VMO). Kritické pro město Brno, včetně Kníniček, je řešení bez jakékoliv nové „43“...“.
86. Územní studie pozitiva ve vztahu k odlehčení tranzitní dopravy územní konstatovala také pro oblast Kníniček a Jinačovic. V případě oblasti Bystrce územní studie uvedla, že dojde k přítížení tzv. staré dálnice a naopak ke zlepšení v centrální urbanizované oblasti ulice Odbojářské, a dále územní studie vyjmenovává (převažující) klady a zápory Bystrcké/Německé varianty.
87. Celkově se pak územní studie (část F.4.) 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.

88. Obsah územní studie (<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=353139&TypeID=2>; shodně www.zurka.cz) přitom nebyl při respektování § 101b odst. 2 věty druhé s.ř.s. žádným z návrhových bodů zpochybňován, stejně tak ani kompletnost jejího zachycení ve spisu, ani z polemiky navrhovatelů a odpůrce neplyne, že by bylo sporu o její samotný obsah. Ve vztahu k územní studii byla sporná pouze interpretace jejích závěrů. Proto také zdejší soud nepokládal za nutné provádět samotnou územní studii dokazování; vycházel ze znění, které bylo po celou dobu přípravy aktualizace ZÚR JMK veřejně dostupné.
89. V dalších krocích již pořizovatel vycházel ze tří dílčích variant v Bystrcké/Německé variantě.
90. Podle přesvědčení zdejšího soudu takový postup odpovídá shora vymezenému účelu institutu územní studie a odpovídá též veškerým očekáváním, jež plynula ze ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací; podle nich měly být jednotlivé varianty prověřeny právě územní studií. Ostatně to, že smyslem územní studie je právě možnost ověřování různých alternativ, uvádí také odborná literatura (srov. FIALOVÁ, Eva. § 30 [Územní studie]. In: MACHAČKOVÁ, Jana a kol. Stavební zákon. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 126.).
91. Procesní stopa omezení dalších příprav pouze na Bystrckou/Německou variantu je tak dostatečně zaznamenána, a to v územní studii. To, zda při rozhodování zastupitelstva odpůrce a při procesu SEA měly být vzaty v úvahu i další varianty, tj. zda návrh měl být po celou další dobu přípravy návrhem variantním bez ohledu na územní studii, je otázkou navazující.
92. Podle § 42 odst. 1 stavebního zákona krajský úřad pořídí návrh zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje v uplynulém období a zašle ho ministerstvu, dotčeným orgánům, sousedním krajům, dotčeným obcím, příslušnému orgánu ochrany přírody a Ministerstvu životního prostředí. Do 30 dnů od obdržení návrhu mohou uplatnit u krajského úřadu Ministerstvo pro místní rozvoj a dotčené orgány vyjádření s požadavky na obsah zprávy, obce připomínky a Ministerstvo životního prostředí stanovisko zpracované podle kritérií přílohy č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve kterém uvede, zda mají být aktualizace nebo nový návrh zásad územního rozvoje posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí, a případně stanoví požadavky podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný orgán ochrany přírody doručí stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny krajskému úřadu a Ministerstvu životního prostředí nejpozději 7 dní před uplynutím lhůty pro uplatnění vyjádření, připomínek a stanoviska. K vyjádřením a připomínkám uplatněným po uvedené lhůtě se nepřihlíží. Podle odst. 4 tamtéž se při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování se 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 odstavce 1 uvedlo, že má být tato aktualizace posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Krajský úřad zajistí vyhotovení úplného znění zásad územního rozvoje po vydání poslední aktualizace a toto vyhotovení po nabytí účinnosti aktualizace opatří záznamem o účinnosti. Každý může ve lhůtě 15 dnů od doručení návrhu zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje uplatnit písemné připomínky (§ 42 odst. 2 stavebního zákona). Krajský úřad upraví návrh zprávy podle výsledků projednání a předloží ho ke schválení zastupitelstvu kraje nejpozději do 4 let po vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední aktualizace.

93. Ze stanoviska orgánu ochrany přírody (odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje) k návrhu zprávy o uplatňování ZÚR JMK dle § 42 odst. 1 stavebního zákona ze dne 24. 1. 2019, č.j. JMK 11880/2019, plyne, že nelze vyloučit významný vliv na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti ve smyslu § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, neboť konkrétní lokalizace (často i ve více variantách) nebyla dostatečně upřesněna, a nebylo tak možné vyhodnotit a posoudit vliv návrhu.
94. Ministerstvo životního prostředí uplatnilo ve smyslu § 42 odst. 1 stavebního zákona a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí přípisem ze dne 11. 2. 2019, č.j. MZP/2019/710/232, mimo jiné požadavek na zohlednění vlastního metodického pokynu (Postup hodnocení vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti). Vzhledem k tomu, že aktualizace ZÚR JMK mohla mít významný vliv na životní prostředí, bylo nezbytné provést posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. Z odůvodnění požadavků Ministerstva životního prostředí vyplývá, že lze očekávat možné kumulativní a synergické vlivy, a je třeba případně stanovit opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění kumulativních a synergických vlivů, a také možný zásah do zvláště chráněných území, chráněných krajinných oblastí nebo evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Mezi očekávané negativní důsledky zahrnuje ministerstvo také vliv na oblasti s větší hustotou obyvatel a překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot. Na několika místech odůvodnění požadavků je zmíněna existence variantního řešení a z toho plynoucí možnosti negativních vlivů na životní prostředí. K variantnímu řešení ministerstvo dále uvedlo: „...v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí Aktualizace č. 1 ZÚR JMK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat na úrovni konkrétních navržených koridorů, stejně tak je následně nezbytné vyhodnotit návrh Aktualizace č. 1 ZÚR JMK jako celek s ohledem na širší vztahy a vazby a v souvislosti se stavem v území a záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 AOs 1/2013-133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů. Je nezbytné upozornit na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011-526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje...“.
95. Je tedy zřejmé, že Ministerstvo životního prostředí již vycházelo z variant koridorů (nikoli původních územních rezerv) podle návrhu zprávy o uplatňování ZÚR JMK. Jestliže tedy Ministerstvo životního prostředí či jiný orgán ochrany přírody uplatnil požadavek na prověření jednotlivých variant, dopadal v této fázi takový požadavek již pouze na dílčí varianty Bystrcké/Německé varianty (stopy) komunikace 43. Ministerstvo životního prostředí tedy stanovilo požadavek na provedení variantního vyhodnocení vlivů na životní prostředí pouze u dílčích variant Bystrcké/Německé stopy komunikace 43.
96. Ze zprávy o uplatňování ZÚR JMK, která byla schválena zastupitelstvem odpůrců usnesením č. 1802/19/Z20 ze dne 28. 3. 2019, vyplývá, že čerpala ze závěrů územní studie. Při identifikaci problematických témat vycházela zpráva ze ZÚR JMK (str. 22 až 24 zprávy). Porovnávala (str. 27 až 30) pouze tři dílčí varianty Bystrcké/Německé varianty - D.3, S.1 a S.10 Poučená. Všechny tyto dílčí varianty vycházely z Bystrcké/Německé varianty a jižního obchvatu Kuřimi. Ve vztahu k nyní posuzované věci tak („nevyhovující dopravní propojení Brna severním směrem“ a „výběr varianty D43“ na str. 23) zpráva obsahovala požadavek na rozhodnutí o výběru varianty dopravního propojení severním směrem a požadavek na podrobnější prověření výběru z možných variant umístění D43.
97. Také samotné odůvodnění aktualizace ZÚR JMK vychází z územní studie. To je patrné také z toho, že v části G.4.1. odůvodnění obsáhle shrnuje závěry územní studie a přebírá je – maximální účinnost má jižní obchvat Kuřimi, všechny navržené varianty komunikace 43 jsou

lepší než nulový stav, tranzitní doprava sever-jih je minimální, dominantním faktorem je vedení komunikace 43 a silniční varianty 43 jsou výhodnější než dálniční. I přes tvrzenou výhodnost silniční varianty bylo doporučeno dálniční řešení, byť s ohledem na aktualizaci politiky územního rozvoje České republiky byla do aktualizace ZÚR JMK zahrnuta silniční varianta Bystrcké/Německé varianty (stopy). Volba konkrétní dílčí varianty Bystrcké/Německé varianty (stopy) byla provedena zastupitelstvem odpůrce na 29. zasedání dne 27. 2. 2020, a to usnesením č. 2517/20/Z29, kterým také zastupitelstvo vzalo na vědomí materiál Kritické zhodnocení rozptylové studie RNDr. Alice Dvorské, Ph.D., reakci projektanta návrhu aktualizace ZÚR JMK a reakci Ministerstva vnitra. Zastupitelstvo odpůrce zvolilo variantu I/2 „silniční I/43“ (DS40-B, DS41-B).

98. V této souvislosti zdejší soud odmítá veškerou argumentaci navrhovatelů (a části osob zúčastněných na řízení) směřující k tomu, že zastupitelé odpůrce „nevěděli, o čem hlasují“. Záznam procházející správním spisem může naznačovat, že debata ohledně posléze zvoleného řešení nebyla jednoduchá a že se místy vyznačovala určitou živelností, ke zpochybnění korektnosti hlasování to však vést nemůže; jinak by mohlo být zpochybněno každé hlasování kolektivního orgánu, nebyl-li by již předem dán konsensus. Vyplývá-li z veřejně dostupných zdrojů (<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=353139&TypeID=2>; www.zurka.cz), aniž by o tom nyní bylo mezi navrhovateli a odpůrcem sporu, že územní studie byla veřejně dostupná v celém průběhu zpracování aktualizace ZÚR JMK, čemuž konečně odpovídají i reakce veřejnosti a dotčených subjektů, pak i zastupitelstvo odpůrce mělo k dispozici maximální množství informací k tomu, aby mohlo kvalifikovaně rozhodnout o tom, zda mu zjištěné skutečnosti poskytují dostatečnou oporu pro přijetí závěru ohledně koridoru; rozhodně pak nebyla ani zastupitelstvu odpůrce, ani veřejnosti upřena možnost závěry územní studie kritizovat (k tomu také ve značném rozsahu došlo).
99. 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).
100. 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.

101. Pořizovatel a následně odpůrce tedy vycházeli z toho, že jimi zvolená varianta v Bystrcké/Německé variantě (stopě) výrazně odlehčí městu Brnu. Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona platí, že pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty, který může obsahovat i podmínky k její úpravě. V rozsahu, v jakém se tyto podmínky odchylují od zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje, jsou její změnou. Zastupitelstvo kraje je při schvalování vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů. Na základě výsledků projednání, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a schválení nejvhodnější varianty krajský úřad zajistí upravení návrhu. Ustanovení § 38 odst. 2 a § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona však podle zdejšího soudu nelze vykládat tak, že by stanovilo povinnost až do okamžiku schvalování aktualizace zásad územního rozvoje počítat se všemi variantami podle dříve schválených územních rezerv. Jestliže je územní rezerva zásadně pouze dočasným institutem, který má své místo pouze do doby prověření možností využití řešeného území, pak 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 projevilo nevýhodami v území jiném a byť to kritikům tohoto řešení, jež logicky vnímají především tyto nevýhody, nemusí vyhovovat).
102. 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 č.j. 2 As 81/2016-157 ze dne 21.11.2018 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 vskutku 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 odpůrce 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 důležitých 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).

103. 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 č. j. 4 AOs 1/2012-105 ze dne 31.1.2013).
104. Pokud jde o nadstandardní řešení snižující množství negativních jevů plynoucích ze zvolené varianty, pak zdejší soud, stejně jako navrhovatelé, odmítá postup „salámovou metodou“ (je vskutku nepřijatelné, aby z důvodu přesunu vytyčení konkrétních opatření pro zamezení nebo minimalizaci negativních dopadů na řešené území do pozdějších fází realizace záměru došlo k faktickému oslabení práv jednotlivců), jsou to však až další fáze administrativních procesů (týkajících se umístění stavby), v rámci nichž se dotčené subjekty mohou účinně domáhat již konkrétně stanovených kompenzačních opatření (tunely, autobusy). Kromě toho mají dotčené subjekty k dispozici i prostředky ochrany, jimiž se lze domáhat náhrad za zhoršení jejich pohody bydlení.
105. Postup odpůrce se ve výsledku neprotiví ani smyslu závěrů zdejšího soudu, k nimž dospěl v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017. Je pravdou, že zdejší soud v rozsudku ve věci přezkumu ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací dospěl k závěru, že územní rezerva je pouze „...dočasným opatřením pro případ, že dané území bude prověřeno pro účel zvažovaného záměru s pozitivním výsledkem. Teprve poté mohou být učiněny kroky k využití územní rezervy pro zvažovaný záměr. Prvním takovým krokem, proti němuž lze brojít (proti dopadům samotného záměru), je aktualizace zásad územního rozvoje, bez níž nemůže být daný záměr realizován... Má-li územní rezerva sloužit pouze k prověření realizovatelnosti záměru v daném místě, přičemž nezbytným krokem pro jeho realizaci je následná změna územní rezervy na koridor, je zcela zřejmé, že až v rámci aktualizace zásad územního rozvoje bude na místě požadovat podrobnější a preciznější podklady pro stanovení koridoru a zároveň vysvětlení, proč nemá být realizována jiná varianta...“ (body 341. a 342. rozsudku), k institutu územní rezervy však bylo uvedeno, že je zásadně pouze dočasným omezením do doby prověření území (bod 343.), a námitkami proti možnému koridoru, které nelze uplatnit ve vztahu k samotné územní rezervě (zhoršení životního prostředí, negativní dopad na zdraví osob apod.), se proto soud v uvedeném rozsudku věcně nezabýval (bod 347. rozsudku).
106. V rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 se soud nezabýval otázkou nadlimitního znečištění ovzduší ve vztahu k Bystrcké/Německé variantě, neboť možné dopady na životní prostředí měly být detailněji posuzovány v budoucnu (bod 352. rozsudku), byť soud již tehdy připustil, že „...územní rezerva by byla nepřiměřeným zásahem do práv dotčených osob, bylo-li by zcela evidentní, že záměr v rámci dané územní rezervy nebude možné v žádném případě realizovat. Taková evidentní situace ovšem rozhodně nemůže plynout z pouhé skutečnosti, že dané území je už nyní nadlimitně zatíženo, jak tvrdí navrhovatelé například v bodu 11 návrhu. Ve fázi vymezování územní rezervy nelze bez dalšího vyloučit realizovatelnost záměru s ohledem na stávající zatížení životního prostředí už proto, že nejsou známy detailnější dopady na životní prostředí. Ty přitom mohou být nejen negativní, ale také pozitivní. Konkrétně jde-li o územní rezervu pro koridor silniční komunikace, pak taková komunikace může odvést dopravu z oblastí, kde jsou negativní vlivy dopravy mnohem významnější. Samotné negativní vlivy komunikace lze navíc eliminovat při zvažování konkrétního umístění komunikace (v rámci relativně široké oblasti územní rezervy lze komunikaci umístit do míst vzdálenějších od obydlených území). Kromě toho mohou k eliminaci stávající zátěže přispět jiná (s danou komunikací přímo nesouvisící) opatření, v důsledku čehož bude možné komunikaci umístit, aniž by

nadále byly porušovány například limity znečištění ovzduší...“ (bod 353. rozsudku). Také k námitce chybějícího objektivního srovnání jednotlivých variant komunikace (dálnice) 43 soud uvedl, že námitky tohoto charakteru lze uplatnit nejdříve poté, co bude některá z územních rezerv převedena na koridor (bod 355. rozsudku), podle soudu tak bylo předčasné zkoumat, „...*proč je ta která varianta dálnice D43 vhodnější, nezákonná pro neprovedení rozptylové studie či pro rozpor se stanoviskem Ministerstva životního prostředí...*“. Soud také výslovně uvedl, že navrhovatelé nebudou zbaveni možnosti své věcné námitky proti vymezení koridorů uplatnit; možnost uplatnit věcné námitky nastane v momentě, kdy se záměr do zásad územního rozvoje skutečně promítne (bod 380. rozsudku). K okamžiku posuzování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací soudem bylo „...*patrné, že odpůrce pracuje s jasnou koncepcí silniční infrastruktury, pouze v několika částech nechává dále prověřit, která z variant té dané dílčí části je realizovatelná a vhodnější...*“. Z uvedeného rozsudku dále plyne, že smyslem institutu územní rezervy je mimo jiné prověření jednotlivých variant případného umístění koridoru, byť i umístění samotné územní rezervy musí vycházet z hrubého posouzení realizovatelnosti záměru (bod 389. rozsudku). K otázce posouzení vlivů na životní prostředí pak soud uvedl, že „...*k celostnímu („holistickému“) posouzení všech souvisejících záměrů (tj. záměrů vytvářejících kumulativní a synergické vlivy), jak požadují navrhovatelé, musí dojít při každé aktualizaci, která bude zakotvovat nový související záměr. Stejně jako v tuto chvíli musí proběhnout posouzení kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů a existujících staveb, bude nutné při každé aktualizaci posoudit kumulativní a synergický efekt nově plánovaných záměrů ve spojení s již dříve (v ZÚR JMK) naplánovanými záměry a existujícími stavbami. Stanovením územní rezervy se proto posouzení vlivů na životní prostředí (včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů) v určité části pouze odkládá, nedochází k vyhnutí se tomuto posouzení, a bez dalšího nelze proto hovořit ani o obcházení zákona...*“ (bod 404.), a dále „...*proto není nutno trvat na tom, aby byla dálnice D43 jako celek vymezena formou koridoru již v tuto chvíli. Soud považuje za plně souladné se zákonem, jestliže je záměr hodnocen pozitivně toliko podmíněně, tj. pod podmínkou, že budou realizovány návazné kroky, které ještě v samotných zásadách územního rozvoje nejsou přímo (invariantně, ve formě koridorů) stanoveny a pouze se s nimi koncepčně počítá, prozatím ve variantní podobě, ve formě územních rezerv...*“ (bod 404. a 413. rozsudku).

107. Z bodu 415. rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017, na který odkazují navrhovatelé, plyne pouze to, že podrobnější hodnocení vlivů na životní prostředí mělo být provedeno po aktualizaci ZÚR JMK a po přeměně některé z územních rezerv na koridor. Kroky směřujícími k realizaci záměru mělo být „...*provedení územní studie, následná volba konkrétní varianty a aktualizace ZÚR JMK zahrnující invariantní řešení koridoru celé dálnice D43...*“. K otázce vlivu na životní prostředí soud konstatoval, že „...*samotná možnost zatížení životního prostředí realizací jedné z variant koridoru, které jsou v současné době vymezeny formou územních rezerv, nemůže zakládat nezákonnost těchto územních rezerv. Realizovatelnost některé z variant, a to i s ohledem na jejich vlivy na udržitelný rozvoj území, má být teprve podrobněji posouzena, přičemž mohou být po provedení volby jedné z variant také stanovena kompenzační opatření eliminující negativní vlivy záměru...*“ (bod 419. rozsudku).
108. Shora uvedené vede zdejší soud v nyní posuzované věci k závěru, že z rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 plyne „pouze“ to, že ve vztahu k institutu územní rezervy nelze podrobnější hodnocení vlivů na životní prostředí uplatnit, neboť územní rezerva je obvykle stanovena pouze dočasně do doby prověření možností využití území včetně posouzení možností uskutečnění záměru a není zřejmé, zda dojde k realizaci záměru. Soud se tedy v uvedeném rozsudku „pouze“ odmítl zabývat námitkami směřujícími k jednotlivým územním rezervám. Ani z rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 tak nelze dovodit povinnost pořizovatele a odpůrce až do konečné fáze rozhodování o aktualizaci ZÚR JMK pracovat ve stejné míře podrobností s Bystrickou/Německou variantou i s Optimalizovanou variantou.
109. Navrhovatelé také namítají, že Optimalizovaná varianta měla být zahrnuta jako jedna z posuzovaných variant do SEA a do posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

110. 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 aktualizace ZÚR 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 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).
111. Podle čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES 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.
112. Smysl čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES je podle zdejšího soudu zřejmý, byť je pravdou, že české znění směrnice není zcela přiléhavé. 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 namíste preferovat minimalistický přístup, kdy alternativami ve smyslu čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (§ 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 č.j. 2 Ao 3/2011-150 ze dne 2.6.2011). 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 č.j. 8 As 128/2017-54 ze dne 4.5.2018) a v případech, kdy záměr (koncept) 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).

113. 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). 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.
114. Není tudíž důvod dovozovat, že by vyhodnocení SEA a posouzení dle § 45i zákona ochrany 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 č.j. 4 AOs 1/2013-125 ze dne 24.4.2014).
115. Navrhovatelé rovněž namítají, že pro účely posouzení vlivů záměru na evropsky významnou lokalitu Malhostovické kopečky byla účelově zúžena šíře koridoru komunikace 43.
116. Z textové části napadené aktualizace ZÚR JMK je evidentní, že proměnlivá šíře koridoru (bod 81b a 81c) byla opakovaně využita v různých úsecích, a to nejen v případě komunikace 43. Kupříkladu u komunikace 55 (bod 85) byl také vymezen koridor v proměnlivé šíři. Z ničeho tedy neplyne, že by zúžení koridoru bylo účelové, jak navrhovatelé tvrdí; naopak proměnlivá šíře koridoru podle přesvědčení zdejšího soudu 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 (ve vztahu k nižším

stupňům územně plánovací dokumentace omezil možnosti umístění záměru tak, aby nezasahoval do evropsky významné lokality). To, že proměnlivá šíře koridoru je obecně přípustná, ostatně vyplývá také z rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu (body 268. a 269. rozsudku č.j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012 či bod 42. rozsudku č.j. 9 As 218/2014-77 ze dne 12.3.2015).

117. Podle vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (B.5. závěr) nebyla předpokládána kompenzační opatření; vliv aktualizace nebyl hodnocen jako významně negativní. Vyhodnocení vlivů obsahovalo pouze porovnání dílčích variant Bystřské/Německé varianty (odst. B.4.11.), a proto toto hodnocení dospělo k nepřekvapivému závěru, že vlivy těchto dílčích variant na evropsky významné lokality (ptačí oblasti se v posuzované oblasti nenacházely) jsou s drobnými odchylkami srovnatelné. Ve vztahu k lokalitě Malhostovické kopečky vyhodnocení vlivů konstatovalo, že koridor je vymezen mimo toto území a že nepřímý vliv depozice látek z provozu se „...*může mírně negativně projevit v rámci obou xerofytních TPS 6110* a 6210*. U obou EVL je koridor vymezen s respektováním ochranného pásma obou lokalit, které jsou zároveň maloplošnými zvláště chráněnými územími...*“. Při případném následném umístění záměru tak není přípustné, aby záměr zasahoval byť jen do ochranného pásma této evropsky významné lokality.
118. Podle vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti byl koridor komunikace 43 vymezen s respektováním ochranného pásma obou lokalit (str. 248). To odpovídá také zakreslení koridoru v koordinačním výkresu (list B2). Z výkresu je zřejmé, že u Evropsky významné lokality Malhostovické kopečky je šíře koridoru zúžena. V rámci navazující územně plánovací dokumentace nižší úrovně tak není přípustné, aby komunikace 43 zasahovala do ochranného pásma této Evropsky významné lokality. Veškerá navazující argumentace navrhovatelů týkající se zásahu do lokality Malhostovické kopečky je za tohoto stavu nepřipadná.
119. Poslední související námitkou je zrušení územní rezervy RDS13 pro záměr I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění. Ani v tomto ohledu nedává zdejší soud navrhovatelům za pravdu. Vychází-li totiž zdejší soud z toho, že územní rezerva je dočasným nástrojem sloužícím pouze k prověření možností řešeného území, pak bylo na úvaze odpůrce, zda územní rezervu bez náhrady zruší či nikoliv. To, že odpůrce vymezil územní rezervu RDS13, jej – za situace, kdy jeho postup nevykazuje znaky libovůle či snahy o obcházení zákonných povinností – nezavazovalo k tomu, aby v rámci aktualizace ZÚR JMK namísto územní rezervy vymezil jí odpovídající koridor.
120. Žádná část návrhového bodu dovozujícího nezákonný postup odpůrce při výběru varianty koridoru komunikace 43 a obchvatu Kuřimi (vedení komunikace 43 včetně obchvatu Kuřimi a chybějící posouzení všech dostupných variant) tudíž není důvodná.

VI. b)

121. Samostatnou částí argumentace navrhovatelé brojí proti vadám územní studie, které se podle nich přímo promítly od obsahu napadených částí aktualizace ZÚR JMK a způsobily tak podle navrhovatelů jejich nesprávnost a nezákonnost.
122. 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.

123. 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 zpracuje 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 aktualizace ZÚR JMK, z povahy věci však nelze na územní studii klást stejně vysoké (přísné) nároky jako na územně plánovací dokumentaci.
124. Podle odůvodnění ZÚR JMK (podkapitola G.9.) „ZÚR JMK vymezují v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno...“.“
125. V rozsudku ze dne 20.12.2017, č.j. 65 A 3/2017-931, ve kterém se zabýval návrhem na zrušení ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací, zdejší soud mj. uvedl, že „... v této fázi nelze předvídat ani předpokládat, jakým způsobem a v jaké době proběhne aktualizace ZÚR JMK, kterou bude povinen odpůrce uskutečnit na základě dodatečně pořízené územní studie.“
126. Podle odůvodnění aktualizace ZÚR JMK (A.6.) „...Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, z ledna 2019, byla jako klíčový vstupní podklad využita při zpracování návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále také „návrh Zprávy“). (...) Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 formulovala obsah zadání pro zpracování Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK (dále také jen „A1 ZÚR JMK“)...“.
127. Namítají-li navrhovatelé překročení přípustného obsahu územní studie, pak zdejší soud musí především vycházet z toho, že obsah územní studie právní úprava podrobněji neupravuje. Obsah územní studie stanovuje pořizovatel v jejím zadání. V nyní posuzované věci bylo v zadání územní studie (v části 4. Požadavky na obsah územní studie) mj. uloženo pro varianty uspořádání dálniční a silniční sítě zpracovat model individuální automobilové dopravy a z něho vycházející hlukové a rozptylové studie. Požadavek na zpracování hlukové a rozptylové studie byl tedy v zadání územní studie stanoven. Tvrdí-li navrhovatelé, že věcný rozsah územní studie je omezen okruhem úkolů územního plánování, přičemž pořizování hlukové a rozptylové studie není do tohoto okruhu zahrnuto, pak úkoly územního plánování uvedené v § 19 odst. 1 stavebního zákona představují toliko demonstrativní výčet úkolů sloužících k upřesnění obecněji formulovaných cílů územního plánování (§ 18 stavebního zákona); mnohé z těchto úkolů jsou výslovně uvedeny u některého nástroje územního plánování, například zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty je prvořadým úkolem územně analytických podkladů (srov. například FIALOVÁ, Eva. § 19 [Úkoly územního plánování]. In: MACHÁČKOVÁ, Jana a kol. Stavební zákon. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 85.). Základ argumentace navrhovatelů je tak podle zdejšího soudu chybný jednak proto, že výčet úkolů územního plánování je demonstrativní, nikoli taxativní, a též proto, že dané úkoly jsou stanoveny poměrně obecně a pod každý z nich lze následně podřadit několik konkrétních (dílčích) činností. Skutečnost, že pořizování hlukové a rozptylové studie není v daném výčtu výslovně uvedeno, tak neznamena, že pořizování hlukové a rozptylové studie nelze podřadit pod § 19 odst. 1 stavebního zákona.
128. Dovožují-li navrhovatelé, že rozptylovou studii nelze pořídit jako podklad pro pořízení územně plánovací dokumentace nebo jako součást územně plánovací pokladu, pak s nimi zdejší soud

nesouhlasí; stanoví-li právní úprava, již se dovolávají navrhovatelé, v jakých případech je dána povinnost pořídit (předložit) rozptylovou studii, neznamená to, že v jiných případech je to vyloučeno. Není tedy vyloučeno, aby byla v rámci zpracování územní studie pořízena hluková a rozptylová studie.

129. 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 aktualizace ZÚR JMK použit jako územně plánovací podklad. Pořizovatel tedy zákonným způsobem nepostupoval, tato chyba však podle zdejšího soudu nemohla nezákonnost aktualizace ZÚR 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.
130. Vytýkají-li navrhovatelé územní studii věcné vady, pak jejich argumentace je obsahově totožná s námitkami proti návrhu aktualizace ZÚR JMK. Je-li tato argumentace nyní v návrhu toliko zopakována, aniž by navrhovatelé vyjádřili konkrétní nesouhlas s konkrétními argumenty, jimiž odpůrce na tyto námitky již reagoval, nutně se to musí promítnout i ve způsobu, jakým na tuto argumentaci může reagovat zdejší soud.
131. Konkrétní nedostatky rozptylové studie navrhovatelé opírali o „Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ („oponentní materiál č. 1“) zpracované RNDr. A. Dvorskou, Ph.D., dne 20.9.2019. Dle navrhovatelů nebyl obsah oponentního materiálu č. 1 žádným způsobem zohledněn. Podle navrhovatelů měl pořizovatel dvě možnosti, a sice v případě, že by vytýkané vady považoval za důvodné, musel by rozptylovou studii přepracovat, naopak měl-li by za to, že rozptylová studie vytýkané vady neobsahuje, musel tento závěr přesvědčivě obhájit. Nic z toho se podle navrhovatelů nestalo.
132. Odpůrce k této námitce v rozhodnutí o námitkách (str. 353) odkázal na přílohu č. 2 odůvodnění aktualizace ZÚR JMK. Tato příloha obsahuje reakci projektanta územní studie ze dne 6.2.2020. Na str. 143-156 této přílohy se projektant územní studie s oponentním materiálem č. 1 vypořádal.
133. Navrhovatelé dále poukázali na rozptylovou studii zpracovanou v rámci „VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy“ v roce 2013. Zpracovatel této rozptylové studie v rámci modelových výpočtů zahrnul mezi bodové zdroje znečištění ovzduší také výdechy odvětrávání tunelů. Podle navrhovatelů z této rozptylové studie vyplývá, že již na úrovni ZÚR JMK bylo možno do modelových výpočtů zahrnout i výdechy z tunelů jako samostatné bodové zdroje emisí, to se však (v rozptylové studii) nestalo.
134. Podle zdejšího soudu sama skutečnost, že v jedné rozptylové studii bylo postupováno konkrétním způsobem, ještě bez dalšího neznamená, že je vadná ta rozptylová studie, ve které je postupováno způsobem odlišným. Především však zdejší soud odkazuje na přílohu č. 2

odůvodnění aktualizace ZÚR JMK, v níž je uvedeno „*Tunely navržené u variantních prvků dopravní infrastruktury ÚS JMK nejsou v současné době v takové fázi projektové 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...*“.

135. Argumentaci o nedostatecích hlukové studie pak navrhovatelé opírali o „Posouzení akustické části dokumentace Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa z roku 2018 a jejího „dodatku“ z roku 2019“ („oponentní materiál č. 2“) zpracované Ing. K. Šnajdrem dne 13.10.2019.
136. I v tomto případě odpůrce v rozhodnutí o námitkách (str. 353) odkázal na přílohu č. 2 odůvodnění aktualizace ZÚR JMK. Tato příloha obsahuje reakci projektanta územní studie ze dne 6.2.2020. Na str. 43-114 této přílohy se projektant územní studie s oponentním materiálem č. 2 podrobně vypořádal.
137. Odpůrce k údajným nedostatkům rozptylové a hlukové studie v rozhodnutí o námitkách rovněž uvedl, že svůj závěr neopírá pouze o zmiňované reakce projektanta územní studie na oponentní materiály, nýbrž také o „...další dokumenty, zejména o stanoviska dotčených orgánů, stanovisko SEA, stanovisko nadřazeného orgánu územního plánování a dále o závěry ministerstva pro místní rozvoj k šetření podnětů, které upozorňovaly na „nesprávný“ úřední postup Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatele ÚS JMK a Aktualizace č. 1 ZÚR JMK s jednoznačným závěrem, že nebyl shledán důvod k provedení státního dozoru ve věci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK...“.
138. S námitkami týkajícími se nesprávně stanovených kritérií pro hodnocení jednotlivých variant, použití kritéria „dopravní účinnost“ a vad dopravního modelování se pak odpůrce vypořádal na str. 353-360 rozhodnutí o námitkách. Odpůrce všechna kritéria („Maximalizace vyvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace a ze všech obcí dotčených tranzitní dopravou“, „Ochrana sídel podél hlavních dopravních koridorů (zejména (D)43, D1, D2, D52)“, „Doložení nápravy protiprávního stavu překračování limitů hlučnosti a znečištění ovzduší“ a „Doložení, že pro výslednou dopravní koncepci je reálné dodržení všech zákonných limitů, aby mohly být vytvořeny předpoklady pro její výstavbu“), která navrhovatel vymezil v návrhu, má za bezpředmětná, a to z konkrétních důvodů, uvedených v rozhodnutí o námitkách.
139. K námitce vůči použití kritéria „Dopravní účinnost“ odpůrce uvedl, že se jedná o obecně zažitý pojem používaný v hodnocení účinků/dopadů určité komunikace či komunikačního systému na dotčené území či širší okolí. Pojem dopravní účinnost v sobě vedle absolutních hodnot (intenzity dopravy) zahrnuje i jiné složky, např. charakter a skladbu dopravního proudu, jedná se o komplexní zhodnocení účinků dopravy na území. K námitce vad dopravního modelování odpůrce uvedl, že dopravní modelování bylo zpracováno detailně pro celou oblast Jihomoravského kraje a v rámci hlavní silniční a dálniční sítě pak s přesahem do okolních krajů a tím i podstatné části České republiky. Dle odpůrce lze z podkladů dopravních modelů vyvodit závěry dostačující pro rozhodování o dopravních koridorech, jejich dopadech, účinnosti atd.
140. Ve vztahu k otázkám dopravního modelování je zdejší soud toho názoru, že (bez ohledu na polemiku navrhovatelů a části osob zúčastněných na řízení ohledně konkrétních postupů při dopravním modelování) odhady množství aut v budoucím horizontu 10 a více let v kontextu stávajících tendencí omezovat spalovací motory pokládá za značně problematické. Odhady desetileté oproti odhadům kupř. třicetiletým by vždy obsahovaly předem zpochybnitelná

východiska. Klíčové je, zda v územní studii bylo možné identifikovat alespoň zásadní tendence v silniční dopravě, tedy zda bude komunikace 43 využívána zejména pro účely transitzní dopravy či naopak pro účely cesty z Brna a do Brna (a okolí). Z výkresu intenzity dopravy, který byl součástí územní studie, zdejšímu soudu vyplývá, že směrem k Brnu dochází k zahušťování intenzity dopravy, a to zejména ve směru ze severu a jihu směrem od hranic kraje (k Brnu). Hodnota nad 40 000 vozidel je podle výkresu dosažena teprve na úrovni obce Česká. I kdyby studie vycházela z neaktuálních údajů, pak by se měla tato chyba projevit v rámci všech „toků“ vozidel na celém území kraje, avšak hlavní tendence, tedy zda jde o tranzitní dopravu či dopravu směřující do Brna, by měla být i tak patrná.

141. K argumentům ve vztahu k „K TEN-T“ (transevropská dopravní síť) pak zdejší soud doplňuje, že podle čl. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „nařízení 1315/2013“) zahrnuje transevropská dopravní síť dvouvrstvou strukturu – globální a hlavní síť. Hlavní síť zahrnuje ty části globální sítě, které mají největší strategický význam (čl. 6 odst. 3 směrnice 1315/2013). Podle přílohy I nařízení 1315/2013 mapy globální a hlavní sítě je silniční trasa směřující ze severu do Brna zařazena pouze do globální sítě. Byť je tedy pravdou, že komunikace 43 byla zařazena do transevropské dopravní sítě, s ohledem na její zařazení do nižší kategorie (globální síť) nelze pouze na základě této kategorizace dovozovat, že závěr územní studie o hlavních tendencích automobilové dopravy (cestování z a do Brna namísto tranzitní dopravy) byl chybný.
142. Navrhovatelé rovněž namítají absenci posouzení Optimalizované varianty. K vyloučení této varianty mělo dojít z důvodu nedodržení požadavku na minimální vzdálenost křižovatek dle ČSN 73 6101, navrhovatelé to však nepovažují za správné a odkazují na materiál „Optimalizace trasy R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim, Analýza řešení REV 2016 pro úsek severně od Kuřimi a jeho souladu s normami ČSN“ („oponentní materiál č. 3“) zpracovaný Ing. J. Kalčíkem v srpnu 2019.
143. Odpůrce v rozhodnutí o námitkách (str. 367-368) uvedl, že Optimalizovaná varianta byla zařazena do porovnání s ostatními variantami s drobnou úpravou, která nemůže významně ovlivnit její celkovou účinnost (tedy účinnost tzv. Bítýšské stopy komunikace 43). Správnost závěrů ohledně nesouladu s příslušnou normou ČSN pak odpůrce opírá o vyjádření Ministerstva vnitra čj. MV- 8691-2/OBP-2020 ze dne 13.1.2020; to se závěrem obsaženým v oponentním materiálu č. 3 nesouhlasí. Současně správnost závěrů odpůrce podporuje i reakce projektanta územní studie ze dne 6.2.2020, konkrétně vyjádření na str. 181-185 přílohy č. 2 odůvodnění aktualizace ZÚR JMK.
144. Ani ve druhém návrhovém bodu tudíž není návrh důvodný. Ze shora uvedeného pak rovněž plyne, že veškeré argumenty navrhovatelů (a části osob zúčastněných na řízení), zčásti se opírající o alternativní posouzení (kritizující především závěry územní studie), jimiž je ve skutečnosti argumentováno ve prospěch Optimalizované varianty, jdou již nad rámec mantinelů přezkumu napadené části aktualizace ZÚR JMK ze strany zdejšího soudu.

VI. c)

145. Samostatnou částí argumentace navrhovatelé brojí proti způsobu vypořádání námitek a připomínek; vypořádání mají za nedostatečné.
146. 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.

147. 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.
148. 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.
149. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje. Námitky 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 námitkám, stanoviskům a připomínkám se nepřihlíží. Dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti musí být na tuto skutečnost upozorněni.
150. 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.
151. 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.
152. V nyní posuzované věci se odpůrce v kapitole M.1 odůvodnění aktualizace ZÚR 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 aktualizace ZÚR JMK vypořádal odpůrce v kapitole L odůvodnění aktualizace ZÚR JMK, která představuje rozhodnutí o námitkách ve smyslu § 39 odst. 4 stavebního zákona.
153. 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 pořizování 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 spojovat právo veřejnosti na konzultaci, jenž je subjektivním vyjádřením jejího názoru, s objektivní kategorií věcné správnosti.“

154. 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 aktualizace ZÚR 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 přiléhavé 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 nenasvědčuje. 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.
155. Skutečnost, že některé námitky či připomínky byly podpořeny odbornými vyjádřeními, nemá za následek povinnost pořizovatele zajistit vypracování dalších odborných podkladů, jak navrhovatelé namítají. 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. Nelze pokládat za obecně nedostačující, reagoval-li odpůrce na námitkovou (či připomínkovou) argumentaci s využitím reakce projektanta územní studie. Jestliže navrhovatelé kvalifikovaně nezpochybnili odbornost osoby, jejíž reakci odpůrce vzal za východisko pro vypořádání námitek a připomínek a která současně zpracovala územní studii, nelze ani dovozovat povinnost zajistit předložení oponentního znaleckého posudku, jak navrhovatelé uvádějí. Polemika o tom, zda zpracovatelé doložených odborných vyjádření mají potřebnou kvalifikaci či nikoli, je nepodstatná v situaci, kdy se odpůrce i s argumentací podpořenou odbornými poklady v jednotlivých částech odůvodnění aktualizace ZÚR JMK a jejich přílohách vypořádal (především kapitola M – vyhodnocení připomínek, kapitola L – rozhodnutí o námitkách, vč. přílohy č. 2 – „příloha vyhodnocení“, současně však i část A – postup při pořízení aktualizace ZÚR JMK).
156. Měl-li odpůrce podle navrhovatelů 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, nedovožoval; 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 přitom Krajská hygienická stanice ve svém stanovisku ze dne 14.8.2020, č.j. KHSJM 45458/2020/HO/HOK, dle § 39 odst. 4 stavebního zákona, souhlasila s návrhem rozhodnutí o námitkách a s návrhem vyhodnocení připomínek, 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 rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek. Kladně se vyjádřily také další dotčené orgány.

157. Namítají-li navrhovatelé nedostatečné vypořádání námítky chybného postupu při výběru variant, pak podle zdejšího soudu je podstatné, že odpůrce především postup při pořízení aktualizace ZÚR JMK podrobně zdůvodnil, především v kapitole A odůvodnění – postup při pořízení aktualizace ZÚR JMK, současně v rozhodnutí o námitkách i v rámci vyhodnocení připomínek přiznal, že některé obce, zástupci veřejnosti a veřejnost uplatnili požadavek na doplnění tzv. Optimalizované varianty mezi ty, které budou dále prověřovány, a na tento požadavek také reagoval. Jak plyne již ze shora uvedeného, ZÚR JMK ve znění před nyní napadenou aktualizací stanovily požadavek na prověření variant vedení koridoru komunikace 43 včetně obchvatu Kuřimi v rámci územní studie a tento požadavek byl také dodržen, neboť územní studie prověřila vhodnost obou variant (Bystrckou/Německou variantu a Optimalizovanou variantu) a upřednostnila jako vhodnější jednu z nich (Bystrckou/Německou variantu). Tím byly naplněny cíle územní studie stanovené v ZÚR JMK i smysl územní studie samotné. Na základě územní studie pak o výsledné variantě rozhodlo zastupitelstvo odpůrce. Za daných okolností nebylo nezbytné, aby návrh aktualizace ZÚR JMK obsahoval také tzv. Optimalizovanou variantu; s ohledem na obsah a závěry územní studie by to nemělo význam. Odpůrce pak svůj postup při výběru varianty dostatečně odůvodnil a jeho odůvodnění odpovídá především tomu, že územní studie prověřila vhodnost obou variant a jednu z nich upřednostnila.
158. Podle navrhovatelů odpůrce nedostatečně vypořádal také námitku neprověření realizovatelnosti navrženého řešení komunikace 43. Navržená opatření musí být natolik konkrétní, aby bylo možné posoudit realizovatelnost navrhovaného záměru, nebyl hodnocen očekávaný dopad opatření ke snížení negativních vlivů, Optimalizovaná varianta představovala řešení s menšími negativními vlivy a odpůrce nevysvětlil, z čeho dovozuje technickou řešitelnost konfliktu s vírským vodovodem.
159. Tu je třeba vycházet z povahy zásad územního rozvoje jako koncepčního dokumentu územního plánování, který pro konkrétní území zpřesňuje ve vztahu k politice územního rozvoje vymezení rozvojových oblastí a os, specifických oblastí, ploch a koridorů nadmístního významu, upřesňuje koncepci ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje; současně stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativních změn v jejich využití, a to vše s ohledem na konkrétní podmínky příslušného kraje (usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18.11.2009, č.j. 9 Ao 3/2009-59, č. 2009/2010 Sb. NSS). V průběhu pořizování zásad je tak třeba koncepčně prověřit šanci na budoucí realizaci plánovaných záměrů (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.6.2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS).

Účelem zásad územního rozvoje není řešit otázky, jež svojí detailností náleží do územního plánu, regulačního plánu nebo navazujících rozhodování v území (srov. § 36 odst. 3 větu druhou stavebního zákona), což se zcela jistě týká i technického řešení konfliktu s vírským vodovodem, na který navrhovatelé odkazují; tuto otázku nelze řešit, dokud nebude umístěna konkrétní stavba.

160. Jestliže tedy odpůrce v kapitole M.1. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK (vyhodnocení připomínek dle § 37 odst. 3 stavebního zákona) uvedl, že „...*K možným konfliktům s technickou infrastrukturou (vírský a březovský vodovod) uvádíme, že upřesnění koridoru na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon v § 43 odst. 3 ukládá, že územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) koridor v podrobnějším měřítku, než jsou ZÚR JMK způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblováním“ části území pro realizaci D43-I/43. Vydaný územní plán tak bude především koordinovat koncepci veřejné infrastruktury, uspořádání krajiny a další složky území*“, a v rozhodnutí o námitkách i v kapitole M.2. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK (vyhodnocení připomínek dle § 39 odst. 2 stavebního zákona) pak dále uvedl, že konflikt s technickou infrastrukturou (mj. vírským vodovodem) je technicky řešitelný s tím, že konkrétní technické řešení bude upřesněno až v rámci řešení dokumentace stavby pro územní rozhodnutí, nikterak nepochybil. Podle zdejšího soudu odpůrce dostatečně odůvodnil, s přihlédnutím k výsledku vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, že navržené dopravní řešení komunikace 43, v podrobnostech náležejících zásadám územního rozvoje, je realizovatelné a že byla navržena dostatečná opatření odpovídající podrobnosti této územně plánovací dokumentace k eliminaci negativních vlivů; z vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území přitom nevyplynulo, že by mohlo dojít k takovému dotčení chráněných zájmů, vedoucímu k nerealizovatelnosti záměru. K tomu lze odkázat na kapitolu A.6. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných“, kapitolu A.11. odůvodnění „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí“, a přílohy 2a a 2b vyhodnocení SEA, kde jsou příslušná opatření řešena; mj. z těchto částí dokumentace vycházel též odpůrce při vypořádání námitek i připomínek, týkajících se (ne)realizovatelnosti navrhované varianty a opatření.
161. Odpůrce zcela konkrétně v rozhodnutí o námitkách i v rámci vyhodnocení připomínek upozornil na to, že silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo, přičemž vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru D43-I/43 a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA je využití koridoru možné; v kapitole A.11. jsou u záměru D43-I/43 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru, které byly také promítnuty do textové části návrhu aktualizace ZÚR JMK (do úkolů pro územní plánování). Odpůrce také upozornil na to, že zásady územního rozvoje neumísťují stavbu, a proto v nich nelze stanovovat konkrétní technická řešení a jejich přesné umístění, což přísluší navazujícím řízením, a že na základě vyhodnocení SEA se stanovují požadavky na uspořádání a využití území, přičemž požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající zásadám územního rozvoje stanoveny. Konečně odpůrce upozornil na to, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví; základním

předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení pokladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví. Současně odpůrce upozornil na to, že návrh aktualizace ZÚR JMK řeší účelné uspořádání území kraje včetně koridorů dopravní infrastruktury i s ohledem na území, kde dochází k překračování limitů. Zdejší soud dále dodává, že vhodností navrženého řešení komunikace 43 se zabývají také příslušné části kapitoly G odůvodnění aktualizace ZÚR JMK „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“.

162. K té části návrhové argumentace, podle níž tzv. Optimalizovaná varianta představuje řešení s menšími negativními vlivy, lze odkázat na vypořádání námítky týkající se nadstandardnosti této varianty z toho důvodu, že je navržena volnou krajinou mimo sídelní útvary. Podle odpůrce je vzhledem k hustotě osídlení nemožné v daném území vést silnici volnou krajinou; Optimalizovaná varianta je navrhována v blízkosti obcí Hvozdec, Veverská Bítýška, Chudčice, Čebín a Kuřim, přičemž stejně jako u varianty vedené v bystré stopě by musela být navrhována příslušná opatření minimalizující vliv na obyvatelstvo a životní prostředí.
163. Navrhovatelé také namítají nedostatečné vypořádání námítky týkající se nevhodného řešení obchvatu Kuřimi. Není pravdou, že by navrhovatelé nedoložili tvrzení o vhodnosti severního obchvatu Kuřimi. K tomu navrhovatelé odkazují příkladmo na analýzu Ing. Kalčíka z června 2019, a také na vyhodnocení SEA, podle něhož je navrhovaná trasa jižního obchvatu navrhována pouhých 150 metrů od nově budované obytné zástavby. Odpůrce podle nich neodůvodnil odlišnost řešení obchvatu Kuřimi oproti zásadám územního rozvoje z roku 2011, ve kterých byl vymezen severní obchvat a jižní varianta zamítnuta.
164. Podle zdejšího soudu se však rozhodnutí o námitkách i vyhodnocení připomínek argumentací týkající se trasy obchvatu Kuřimi dostatečně zabývá. V rozhodnutí o námitkách odpůrce uvedl, že severní obchvat Kuřimi byl hodnocen v rámci územní studie v různých variantách, dále již nebyl sledován a nebyl tak ani předmětem návrhu aktualizace ZÚR JMK, jižní obchvat města je z dopravně-inženýrského posouzení nejúčinnější a je vhodnou variantou i z hlediska trasování a ochrany krajiny a lze jej vhodně etapizovat. Také upozornil na to, že město Kuřim preferuje navrhovaný jižní obchvat, současně odkázal na dokumentaci SEA, podle které je využití navrhovaného koridoru možné za předpokladu uplatnění navržených opatření a tato dokumentace obsahuje také požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru, které byly promítnuty do textové části aktualizace ZÚR JMK (do úkolů pro územní plánování). Totéž odpůrce uváděl i v rámci vyhodnocení připomínek, kde se současně vypořádal s odkazem navrhovatelů na řešení navrhované Ing. Kalčíkem, včetně projektu z června 2019, a vyjádřil se i k preferování severního obchvatu Kuřimi v roce 2011 s tím, že vhodnost jižního obchvatu byla prokázána v územní studii a zvolené řešení bylo odůvodněno v rámci odůvodnění aktualizace ZÚR JMK. Konečně se vhodností navrženého řešení obchvatu Kuřimi odpůrce zabýval také v příslušných částech kapitoly G odůvodnění aktualizace ZÚR JMK „Komplexní zdůvodnění přijatého řešení“.
165. S ohledem na výše uvedené, a s přihlédnutím ke skutečnosti, že navrhovatelé ani nespecifikují, v čem shledávají nedostatečnost vypořádání námitek nevhodného řešení obchvatu Kuřimi, zdejší soud nepovažoval za potřebné dokazovat dokumentací „Optimalizace trasy D43/S43 v úseku D 1 – Boskovice“ z června 2019, zpracovanou Ing. Kalčíkem, která je ostatně i součástí správního spisu. Podle zdejšího soudu je nepodstatné, jaká varianta byla doporučena v rámci zásad územního rozvoje v roce 2011. Stejně tak považuje zdejší soud za nepřipadný odkaz navrhovatelů na skutečnost, že podle vyhodnocení SEA se navrhovaná varianta nachází 150 m od nově budované obytné zástavby; k tomu zdejší soud dodává, že z navrhovatelů uváděné str. 135 přílohy č. 2a vyhodnocení SEA plyne (konkrétně ve vztahu k vyhodnocení vlivu jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví), že „*Jižní obchvat odvede část tranzitní dopravy ze stávající silnice II/385 mimo zastavenou*

oblast města Kuřim, kde dojde ke snížení hlukové zátěže a zvýšení dopravní bezpečnosti u značného počtu obyvatel. 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 hlukové zátěže v jihovýchodní okrajové části města, kde se komunikace přibližuje k obytné zástavbě. 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. Krátkodobé lokální vlivy představují obvyklé dočasné zhoršení situace při výstavbě záměru.“ Z vyhodnocení SEA tudíž podle zdejšího soudu neplyne problematičnost jižního obchvatu Kuřimi, jak navrhovatelé namítají, především z něj ale neplyne její nerealizovatelnost.

166. Navrhovatelé namítají rovněž nepřezkoumatelnost vypořádání připomínek navrhovatelky o). Ze způsobu vypořádání připomínek není podle nich zjevné, kdo jakou připomínku podal; pořizovatel do jednoho oddílu vypořádání připomínek zahrnul mnoho set připomínek, avšak tvrdí, že jich bylo podáno pouze 245.
167. Odpůrce svůj postup při vypořádání připomínek uplatněných k veřejnému projednání návrhu aktualizace ZÚR JMK podle § 39 odst. 2 stavebního zákona zdůvodnil na straně 1683 v kapitole M.2. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK, současně také na straně 27 v kapitole A odůvodnění aktualizace ZÚR JMK – postup při pořízení aktualizace ZÚR JMK. Upozornil na to, že veřejnost podala celkem 651 podání dle § 39 odst. 2 stavebního zákona, z nichž mnohá obsahovala více připomínek, velké množství připomínek se obsahově překrývalo, různí podatelé uplatnili připomínky v totožném obsahovém znění. Celkový počet připomínek činil 26 680. Z uvedených 651 podání pořizovatel identifikoval 12, která byla specifická nebo velmi rozsáhlá, a proto je vyhodnotil v samostatném oddíle (oddíl M.2.2.), ze zbývajících 639 podání vyplynulo pouze 245 obsahově odlišných připomínek, které pořizovatel vyhodnotil v dalším samostatném oddíle (oddíl M.2.1.). Takový postup je podle zdejšího soudu logický, přehledný a hospodárný – a především přezkoumatelný. Byť v rámci vypořádání připomínek v oddíle M.2.1. odpůrce neuvedl, jakou připomínku v jednotlivých případech vypořádává, podstatné je, že se vypořádal s podstatou všech uplatněných připomínek; formální způsob vypořádání tu není podstatný. Navrhovatelé ostatně ani neuvádějí nic konkrétního v tom směru, zda a které konkrétní připomínky navrhovatelky o) měly zůstat věcně nevypořádány. Stejně tak ani neuvádějí, jak způsob vypořádání připomínek zvolený odpůrcem zasáhl do jejich práv (eventuálně alespoň do práv navrhovatelky o/). Zdejší soud pokládá za jediné možné k odůvodnění opatření obecné povahy přistupovat jako k celku. Musí z něj být zejména seznatelné, proč správní orgán považuje připomínky účastníka řízení za liché, mylné anebo vyvrácené; pokud je problematika obsažená v připomínce řešena na jiném místě odůvodnění opatření obecné povahy, lze na příslušnou část odůvodnění odkázat (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9.12.2016, č.j. 8 As 89/2016-48). Z vypořádání připomínek musí být zjevné, 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 budou záviset na jejich relevanci, rozsahu a detailnosti (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.9.2010, č.j. 4 Ao 5/2010-48). Těmto požadavkům podle zdejšího soudu odpůrce dostál.
168. Navrhovatelé také namítají nevypořádání připomínek uplatněných po zveřejnění oprav územní studie; závěr, že se jednalo pouze o chyby v grafické prezentaci výsledků a nikoli ve vlastních výpočtech, je podle nich nepřezkoumatelný a neověřitelný.
169. Podle textové části oprav územní studie předmětná oprava zahrnuje opravu hlukové studie (část A oprav) a opravu rozptylové studie (část B oprav). V kapitole A.1 a B.1 textové části oprav územní studie zpracovatel úvodem vysvětlil, že chyby či nepřesnosti, které byly opraveny, nemají vliv na vypovídací schopnost studií či jejich relevantnost, ani na výběr variant. Odůvodnění

aktualizace ZÚR JMK se připomínkami podanými k opravám územní studie a současně po lhůtě pro uplatnění připomínek dle § 39 odst. 2 stavebního zákona (v daném případě do 16.6.2020) nezabývá; na str. 29 odůvodnění aktualizace ZÚR JMK (kapitola A.10. „Vyjádření k Územní studii uplatněná ministerstvy“) odpůrce uvedl, že přestože nemá zákonnou povinnost opravovat územní studii, reagoval na podněty upozorňující na chyby v rozptylové a hlukové studii a nechal projektanty prověřit rozptylové a hlukové studie a chyby v nich opravit. Současně upozornil na to, že chyby vznikly zejména při exportu mapových výstupů, nejednalo se o chyby ve výpočtech a neměly tedy vliv na porovnání variant.

170. Z písemnosti „Záznam o vyhodnocení připomínek veřejnosti k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje uplatněných po termínu 16.6.2020“ ze dne 16.9.2020 však plyne, že s podáními podanými po lhůtě a věcně se týkajícími návrhu řešení silnice S43 byl seznámen i projektant aktualizace ZÚR JMK, podle něhož některá tato podání (mj. podání navrhovatele g/) směřují proti územní studii, proti opravě tiskových chyb publikovaných výstupů z hlukové a rozptylové studie z analytické části územní studie (nemajících dopad na věcnou správnost územní studie) a proti překračování stávajících limitů. Současně je v uvedené písemnosti uvedeno, že argumentace uplatněná v podáních učiněných po lhůtě byla prověřena již v rámci vyhodnocování řádně a včas podaných připomínek, námitek a stanovisek. Podle odpůrce opožděná podání neobsahují žádné nové skutečnosti, které by mohly zavdávat pochybnosti o stavu věci; dokumentace k návrhu aktualizace ZÚR JMK, která bude zastupitelstvu odpůrce předložena, se věcně vypořádala se všemi tvrzeními obsaženými jak ve včas došlých podáních, tak v opožděných, a navrhuje taková řešení, která obsahově reagují na veškerá podání.
171. Připomínky uplatněné proti opravě územní studie tudíž nezůstaly u odpůrce nepovšimnuty. Podle zdejšího soudu je jen logické, že jsou-li jednotlivé studie (hluková, rozptylová) rozsáhlými dokumenty, jakými byly v nyní posuzované věci, pak opravy i drobných chyb a nepřesností se mohou promítnout do velkého počtu malých změn v takových podkladech. Ani v návrhu přitom navrhovatelé neodůvodňují (ani nedokládají), proč by se obsah oprav (a jakých konkrétně) měl promítnout do změny návrhu aktualizace ZÚR JMK ve směru výběru varianty řešení komunikace 43 a obchvatu Kuřimi. Stejně tak navrhovatelé neuvádějí, v čem se uplatněné připomínky k opravám lišily od připomínek uplatněným k návrhu aktualizace ZÚR JMK, resp. původnímu znění územní studie či hlukové a akustické studie. Zdejší soud tak nepovažoval za potřebné dokazovat opravami územní studie a uplatněnými připomínkami k nim (tyto dokumenty jsou také součástí správního spisu).
172. Navrhovatelé nikterak neupřesňují ani své tvrzení, že jim pořizovatel konzistentně odpíral poskytnout vypočtené hodnoty hlučnosti a znečištění ovzduší, nadto z podaných námitek a připomínek k návrhu aktualizace ZÚR JMK plyne, že navrhovatelé brojili proti hlukové a rozptylové studii včetně příslušných výpočtů a s těmito námitkami a připomínkami se přitom odpůrce vypořádal. Pokud navrhovatelé upozorňují na počet řádků, tabulek a grafických příloh, které byly v hlukové a akustické studii v rámci oprav územní studie opraveny, tak to podle zdejšího soudu ničeho nevypovídá o podstatě opravených skutečností a rozsahu oprav v materiálním smyslu, nespovídá to ani o tom, že by opravy měly vliv na výběr variant řešení komunikace 43 a obchvatu Kuřimi a že by proto mělo dojít ke změně obsahu aktualizace ZÚR JMK, jak navrhovatelé namítají.
173. S ohledem na výše uvedené zdejší soud pokládá vypořádání námitek a připomínek za dostatečné, přezkoumatelné a obecně korektní.
- VI. d)
174. Navrhovatelé v několika směrech namítají nerealizovatelnost Bystřské/Německé varianty. Ani tuto část návrhu zdejší soud za důvodnou nepovažuje.

175. Pokud jde o otázku překročení veřejnoprávních limitů hluchnosti a znečištění ovzduší, zdejší soud především odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, v němž je zdůrazněno, 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 (srov. především body 102. – 110. uvedeného rozsudku Nejvyššího správního soudu). V nyní posuzované věci tudíž nelze dovozovat, že by Bystřická/Německá varianta komunikace 43 byla z hlediska ochrany ovzduší a priori nerealizovatelná pouze proto, že je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé.
176. Nelze proto úspěšně namítat, že pouze z důvodu vymezení nových záměrů v území, v němž dochází k překračování limitů, nelze tyto záměry realizovat. Současně lze uznat, že zásady územního rozvoje musí v souladu s § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření. Tomuto zákonnému požadavku však podle zdejšího soudu aktualizace ZÚR JMK dostatečně vyhovuje.
177. Ochrana přípustné míry znečišťování životního prostředí ve vztahu k ovzduší a hluku se na úrovni zásad územního rozvoje odehrává primárně prostřednictvím stanovisek dotčených orgánů a vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území. Z vyhodnocení SEA, které je součástí vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, přitom plyne, že celkový kumulativní a synergický vliv aktualizace ZÚR JMK na zdraví obyvatel Jihomoravského kraje lze hodnotit jako pozitivní. Zároveň uznává, že v některých lokalitách se v důsledku realizace záměru DS40 (tj. komunikace 43) mohou projevit negativní kumulativní či synergické vlivy a může také docházet k překračování hygienických limitů. Zpracovaná hluková studie (str. 191 a 192) však prokázala, že v daných lokalitách je možné dosáhnout dodržení hlukových limitů v případě realizace nadstandardních opatření. Za účelem minimalizace negativních kumulativních a synergických vlivů v oblasti ovzduší, hluku a veřejného zdraví SEA v rámci přípravy konkrétních záměrů silničních a železničních staveb navrhuje kompenzační opatření v podobě optimalizace trasy „...v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace nebo trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů), snížení imisních příspěvků komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní či synergické vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku a emisí do ovzduší v příslušné lokalitě.“. Předpokládá také zpracování hlukové a rozptylové studie.
178. Toto obecně vymezené opatření pak SEA v příloze 2a specifikuje tak, že u jednotlivých záměrů, které mají negativní vliv na životní prostředí, uvádí navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci těchto negativních vlivů. U každého jednotlivého kompenzačního opatření pak je stanovena také jeho (předpokládaná) účinnost. Ve vztahu k jednotlivým variantám záměru DS40 SEA vyžaduje např. minimalizovat průjezd nákladních vozidel a stavební techniky před obytnou zástavbou, neumisťovat emisně významná zařízení a stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou, vypracovat detailní rozptylovou studii pro fázi výstavby záměru a na jejím základě připravit postup organizace výstavby včetně konkrétních opatření k minimalizaci dopadu na znečištění ovzduší v obytné zástavbě, optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem

minimalizace dopadu na obytnou zástavbu, prověřit očekávané imisní zatížení rozptylovou studií a kompenzační opatření jejímu snížení realizovat 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, a 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, zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a vytvoření efektu objíždění a zpoplatnění úseků, v místech kontaktu s obytnou zástavbou zajistit optické oddělení komunikace (např. vegetační bariérou, zatunelováním, překrytím a ozeleněním), v místě kontaktu obchvatu s obytnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby, přičemž kromě vybudování protihlukových stěn je nutno počítat i s nadstandardními povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže dopravy atd. Účinnost všech těchto opatření SEA hodnotí jako velkou a konstatuje, že koridor je akceptovatelný za předpokladu realizace navržených opatření. Tato opatření následně do výroku přebírá i aktualizace ZÚR JMK.

179. Navrhovatelům lze dát za pravdu v tom ohledu, že vymezení opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí v rámci SEA i v samotné aktualizaci ZÚR JMK je poměrně obecné. To však zdejší soud nepovažuje za vadu. K podobě kompenzačních opatření vymezených v rámci zásad územního rozvoje se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012 tak, že zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něhož 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. Kompenzační opatření vymezená v rámci nyní napadené aktualizace ZÚR JMK podle zdejšího soudu uvedené požadavky splňují.
180. Zdejší soud ostatně i v rozsudku č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 akceptoval vymezení kompenzačních opatření srovnatelně obecným způsobem. Podstatné pro posouzení zákonnosti aktualizace ZÚR JMK v tomto ohledu je, že v případě záměrů, u nichž se předpokládá negativní vliv na některou složku životního prostředí, byla alespoň rámcově stanovena povinnost kompenzovat negativní vlivy, kterou bude muset respektovat územní plán a navazující rozhodnutí vydaná v územním řízení. I z § 36 odst. 3 stavebního zákona plyne, že zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. To podle zdejšího soudu platí i ve vztahu ke stanovení kompenzačních opatření. Nelze proto úspěšně tvrdit, že by odpůrce v rámci aktualizace ZÚR JMK nezákonně přenášel na obce povinnosti, které náleží jemu samotnému. Nezákonného postupu by se naopak dopustil, pokud by kompenzační opatření stanovil příliš konkrétně.
181. Namítají-li navrhovatelé, že v rámci aktualizace ZÚR JMK nedošlo k ověření, zda navrhovaná opatření budou způsobit snížit hluk a emise a vést tak k dodržení veřejnoprávních limitů, pak zdejší soud je toho názoru, že taková povinnost ze stavebního zákona neplyne (obdobně rozsudek Krajského soudu v Praze č. j. 54 A 68/2019-123 ze dne 24.6.2020, bod 60.). Z výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu přitom plyne, že na úrovni zásad územního rozvoje postačuje, aby v případě záměru, u kterého hrozí negativní vliv, byla stanovena budoucí potřeba kompenzačních opatření, případně aby zásady územního rozvoje rámcově stanovovaly jejich podobu nebo příklady.

182. Z ničeho tedy nevyplývá, že záměr komunikace 43, pro který aktualizace ZÚR JMK vymezuje koridor, není realizovatelný z důvodu překročení veřejnoprávních limitů.
183. Poukazovali-li navrhovatelé speciálně na skutečnost, že území Bosonoh je zahrnuto do ochranného pásma letiště, pak samotná existence ochranného pásma letiště podle zdejšího soudu nemůže vést k automatickému závěru, že na území v příletovém a odletovém koridoru již nelze v budoucnu realizovat nový záměr (tu komunikace 43). Byť je zřejmé, že ke zohlednění letového hluku ve skutečnosti nedošlo, skutečnost, že oblast Bosonoh je v souvislosti se záměrem především mimoúrovňového křížení Troubsko oblastí s výskytem významných kumulativních a synergických vlivů, je patrna mimo jiné již z výkresu synergických a kumulativních vlivů na životní prostředí. Jestliže z vyhodnocení SEA plyne, že vzhledem k předpokládané hlukové zátěži v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je nutné kromě běžných protihlukových opatření realizovat také nadstandardní technická opatření, a to včetně kompletního zakrytování komunikace či realizace tunelu, a konkrétní technické řešení bude navrženo teprve v projektové dokumentaci záměru (tedy při umístění stavby), jeví se zdejšímu soudu takové řešení jako korektní. Nyní napadená aktualizace ZÚR JMK sice umožňuje realizaci komunikace 43, avšak pouze při garanci použití nadstandardních protihlukových opatření (tunel, zakrytování); tento požadavek na nadstandardní protihluková opatření se musí projevit v nižších stupních územně plánovací dokumentace a zejména v rámci řízení o umístění záměru.
184. Navrhovatelé pro překročení veřejnoprávních limitů považují za nerealizovatelný také záměr odpočívky Troubsko. Vyhodnocení SEA k tomuto záměru uvádí, že jeho umístění na daném místě nepovažuje za vhodné. Případnou realizaci podmiňuje rozsáhlou řadou opatření, z nichž za nejpodstatnější považuje oddálení plochy od zástavby a realizaci takových protihlukových opatření, která povedou ke splnění hlukových limitů nejen pro odpočívku, nýbrž i pro hluk z dálnice D1 (str. 168). Ani vyhodnocení SEA však realizovatelnost tohoto záměru, při dodržení kompenzačních opatření, nevylučuje.
185. Navrhovatelům nelze dát za pravdu ani v tom ohledu, že by k nerealizovatelnosti Bystrčké/Německé varianty vedly další konflikty vznikající v daném území. Pokud jde o konflikt s vírským vodovodem, ten připouští i územní studie. Uvádí, že identifikovány jsou střety „V1–V8“ (tj. vírský a březovský vodovod). Nákladnější bude jen oblast s označením „V6“, kde se nachází několik střetů. Ostatní střety, včetně křížení hlavních řadů, jsou podle územní studie běžně technicky řešitelné s běžnými stavebními náklady (příloha č. 2 – Střety s technickou infrastrukturou). Územní studie tedy nevylučuje realizovatelnost komunikace 43 ani přes existenci těchto střetů.
186. Navrhovatelé rovněž namítají negativní dopad zvolené varianty na evropsky významnou lokalitu Malhostovické kopečky a dvě regionální biocentra Holedná a Bosonožský hájek. Hodnocení Natura 2000 se zabývá dopadem jednotlivých subvariant na tyto lokality. Dotčení těchto lokalit vymezenými koridory však hodnotí jako mírné (-1). U žádné z nich neshledalo významně negativní vliv.
187. Podle navrhovatelů hodnocení negativního dopadu na Malhostovické kopečky jako mírné zjevně neodpovídá realitě. Toto své tvrzení však navrhovatelé nikterak blíže nerozvíjejí ani nedokládají, pouze odkazují na dokument kritizující provedené hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptací oblasti jako součást posudku EIA zpracovaný Mgr. Volfem v březnu roku 2010 (jeho závěry bylo při jednání soudu dokazováno). Především zdejší soud poukazuje na to, že koridor je vymezen mimo území Malhostovických kopeček (k tomu již shora), a za tohoto stavu nevidí žádný důvod, proč by toto hodnocení nemělo odpovídat realitě, zejména plyne-li

z posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, že koridor je vymezen tak, aby respektoval ochranné pásmo lokalit obou typů přírodních stanovišť, které se zde nacházejí.

188. Nelze souhlasit ani s námitkou, že je nepřezkoumatelný závěr o mírně negativním vlivu koridoru na Bosonožský hájek. Posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny uvádí, že všechny tři dílčí varianty sice kontaktně procházejí tímto územím, přímé vlivy na předměty ochrany (TPS 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a druh střevíčník pantoflíček) však nevyvolávají. Možné nepřímé vlivy může představovat změna stanovišť a biotopů předmětů ochrany nitrifikací prostředí v důsledku depozice dusíkatých látek, pouze u druhu střevíčník pantoflíček se předpokládá mírně negativní vliv. Pokud se tedy předpokládají pouze nepřímé vlivy na danou lokalitu, jeví se závěr o mírně negativním vlivu jako odpovídající.
189. Zdejší soud považuje rovněž za dostatečně vymezené opatření kompenzující negativní vliv koridoru DS40 na biologickou rozmanitost, faunu a flóru a krajinu. Z vyhodnocení vlivů sice plyne, že koridor okrajově zasahuje do PP Skalky u Přehrady a lokality druhu s národním významem kavyl Smirnovův, zásahu do těchto území se však lze v rámci koridoru vyhnout. Jako opatření se navrhuje optimalizovat trasu silnice v rámci koridoru a technickým řešením vyloučit či minimalizovat vlivy na dotčené oblasti. Zásah do prostoru PP Skalky u Přehrady se navrhuje řešit formou přemostění. V rámci technického řešení by se měl minimalizovat vliv křížení komunikace a biokoridorů i plošné překryvy. Pokud existuje prostor pro technické řešení na projektové úrovni, které nebude zasahovat do dotčených území, je uvedené opatření dostatečné.
190. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012 plyne, že při stanovování kompenzačních opatření na úrovni zásad územního rozvoje postačí i stanovení povinnosti navrhnout eliminaci popsanych a zhodnocených vlivů ve vztahu k uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Tomuto požadavku podle zdejšího soudu odpovídá i míra konkrétnosti kompenzačních opatření stanovených v aktualizaci ZÚR JMK.
191. Za nedůvodnou považuje zdejší soud také námitku nedostatečného řešení napojení komunikace 43 na další silniční síť. 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 č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012).
192. 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 platí pro navrhovatele namítané vnitroměstské spojení městských částí Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy, napojení komunikace 43 na Brno-Bystrc a obchvat Bosonoh či řešení MÚK Bystrc – jih, MÚK Bystrc – sever a MÚK Rozdrojovice. 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.

193. Navrhovatelé dále namítají nedostatečné zohlednění transevropské dopravy a v této souvislosti také nerespektování Politiky územního rozvoje České republiky. Odpůrce podle nich nepočítá s tranzitní dopravou, kterou zvolená varianta (vzhledem k tomu, že je součástí transevropské sítě TEN-T) přivede do obytných území některých obcí či jejich těsné blízkosti. Odpůrce v rámci vypořádání námitek nezpochybňuje, že komunikace 43 je součástí sítě TEN-T, dodává však, že nespĺňuje parametry tzv. hlavní sítě (core network), jejímž cílem je primárně spojovat městské uzly typu hlavních měst členských států a aglomerace s více než milionem obyvatel. Komunikace 43 patří mezi doplňující globální sítě (comprehensive network), které zajišťují multimodální propojení všech evropských regionů. V této souvislosti pak odpůrce poukázal na to, že trasa 43 není trasou, kde by tranzitní doprava byla převažující. Naopak, v celkovém podílu dopravy tvoří tranzit pouze cca 4 %.
194. Nelze tudíž souhlasit s tvrzením navrhovatelů, že odpůrce s tranzitní dopravou vůbec nepočítá. Odpůrce pouze v rámci vypořádání námitek poukázal na to, že celkový objem tranzitní dopravy je v současné době téměř zanedbatelný. Proto není důvod předpokládat, že by se její podíl měl po vybudování nové komunikace 43 ve zvolené variantě zvýšit. Argumenty ohledně nedostatků dopravního modelování a nezohlednění dlouhodobého výhledu v souvislosti se zařazením komunikace 43 do sítě TEN-T přitom zdejší soud nevyslyšel již shora.
195. Za podstatnou tu zdejší soud pokládá tu část závěrů vyhodnocení SEA, podle nichž 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 hodnocení platí, že jsou technicky realizovatelné tak, aby neměly nepřijatelné 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 (str. 233 vyhodnocení SEA).
196. Ve vztahu k požadavkům plynoucím z nařízení č. 1315/2013, na které navrhovatelé odkazují, zdejší soud již v rozsudku č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 uvedl, že mnohé z nich „...mají primárně povahu principu (či právně-politického východiska) a nikoli absolutně závazného pravidla; tzn., že je není nutné (a ani možné) naplnit v úplné podobě. To platí i pro požadavek, aby dálnice a silnice měly ,hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti‘ (Rozhodnutí č. 1692/96/ES), resp. požadavek na ,zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí“ (čl. 30 písm. e) nařízení č. 1315/2013); je zřejmé, že úplné míjení městských aglomerací není dost dobře možné - tento princip do jisté míry koliduje např. již s požadavkem čl. 30 písm. d) nařízení č. 1315/2013, který hovoří o bezproblémovém propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center...“ (bod 115. uvedeného rozsudku). Sama skutečnost, že komunikace 43 v Německé/Bystrcké variantě by v některých svých úsecích měla vést v těsné blízkosti obytné zástavby, neznamená, že by tento záměr neměl být realizován anebo že by odporoval uvedenému nařízení. Ačkoli může být pravdou, že by se Optimalizovaná varianta vyhnula území obcí a městských částí Brna, na které jistě bude mít negativní vliv Německá/Bystrcká varianta, ani v případě realizace Optimalizované varianty by nebylo možno se zcela vyhnout určitým negativním vlivům na život obyvatel v jiných částech Jihomoravského kraje. V rámci kraje prakticky nelze najít takové řešení silniční sítě, se kterým budou spokojeni všichni.

197. Podle navrhovatelů odpůrce neprokázal ani realizovatelnost jižního obchvatu Kuřimi. Vadí jim neurčitost návrhu nadstandardních protihlukových opatření, nezakreslení tunelu přes Kuřimskou horu v grafických podkladech a nevyhodnocení negativních vlivů vibrací konstrukce estakády, která bude s ohledem na topografii terénu nezbytná v oblasti kontaktu s obytnou zástavbou.
198. K obdobně formulované námitce neurčitosti protihlukových opatření se zdejší soud vyjádřil již shora. V bodu 118b aktualizace ZÚR JMK je mezi úkoly pro územní plánování stanoven požadavek „*zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti obytné zástavby Kuřimi*“. I ve vztahu k této námitce platí, že způsob, jakým aktualizace ZÚR JMK vymezuje opatření ke snížení hlukové zátěže, mírou své obecnosti odpovídá této úrovni územně plánovací dokumentace.
199. Za vadu nepovažuje zdejší soud ani to, že v grafické části není zakreslen tunel. 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, včetně případného zakreslení tunelu.
200. Totéž platí ve vztahu k navrhovateli předpokládané nutnosti konstrukce estakády v některém úseku komunikace a jejím důsledkům.

VI. e)

201. Navrhovatelé také, relativně samostatnými a oddělitelnými námitkami, dovozují další vady vyhodnocení SEA. Ani v tomto směru není jejich návrh důvodný.
202. Zásady územního rozvoje obligatorně obsahují vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), jehož součástí je vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), v němž se popíše a vyhodnotí zjištěné a předpokládané vlivy (návrhu) zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje. Obsahem vyhodnocení SEA je také hodnocení CEA (*Cumulative Environmental Assessment*), tedy posuzování kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí. Zákonný rámec posuzování kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí je dán ustanoveními § 32 odst. 1, 36 odst. 1 a § 40 odst. 2 stavebního zákona a také přílohou ke stavebnímu zákonu, která obsahuje rámcový obsah vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí. Příloha č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, pak vymezuje obsah vyhodnocení předpokládaných vlivů zásad územního rozvoje a územního plánu na udržitelný rozvoj území tak, že se hodnotí vlivy, které lze rozumně předpokládat, a to v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti, jakou má pořizovaná územně plánovací dokumentace. Vlivy se stanoví odborným odhadem, přičemž hodnocení obsahuje také vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad. Jednotlivými částmi vyhodnocení pak jsou vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí zpracované podle přílohy stavebního zákona, pokud příslušný úřad uplatnil požadavek na toto vyhodnocení, vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud orgán ochrany přírody významný vliv na tato území nevyloučil, vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech, případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech, vyhodnocení přínosu zásad územního rozvoje k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného

rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje nebo v zásadách územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí.

203. 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 č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 (v podrobnostech pak též rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 2 Aos 4/2013-54, 4 Aos 1/2013-125, 8 Aos 3/2013-118, 9 Aos 5/2013-73, 9 Aos 6/2013-44, 8 Aos 5/2013-87 a 4 Aos 1/2012-105). 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. Bylo tedy třeba kumulativní a synergické vlivy v aktualizaci ZÚR JMK nejen identifikovat, nýbrž také vyhodnotit.
204. Provádět celý šestikrokový test není v posuzované věci třeba, neboť argumentace navrhovatelů nesměruje do všech těchto kroků. Námitky strukturované coby „Nevyhodnocení kumulativních a synergických vlivů veškerých záměrů“ a „Nesprávnosti hodnocení vlivů koridoru DS46 pro záměr I/43 Kuřim – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad“ míří vůči nesplnění požadavku uvedenému pod bodem 2) šestikrokového testu.
205. V rámci argumentace týkající se nevyhodnocení kumulativních a synergických vlivů veškerých záměrů navrhovatelé tvrdí, že do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů aktualizace ZÚR JMK nebyla zahrnuta řada stávajících dopravních staveb i budoucích záměrů, u kterých nelze vyloučit, že při jejich vzájemném působení s posuzovanými záměry by mohlo dojít ke zvýšení zatížení území. Podle zdejšího soudu však především nelze trvat na tom, aby ve vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly výslovně zapracovány veškeré záměry obsažené v zásadách územního rozvoje a jejich možné hromadné a skupinové vlivy na životní prostředí v kombinaci s každým dalším záměrem, který je v zásadách územního rozvoje vymezen, nýbrž je dostačující, pokud dojde ke zhodnocení kumulativních a synergických vlivů pouze mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu vůbec přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na povahu a rozsah záměrů, k jejichž kombinaci dochází, nebo v důsledku zjištění učiněných v rámci řádně prováděného procesu pořizování zásad územního rozvoje. Navrhovatelé uvádějí řadu dopravních staveb a budoucích záměrů, které měly být dle jejich názoru zahrnuty do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení SEA obsahuje část A.4 (str. 135-141) nazvanou „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny“ a také část A.5 (str. 141-155) nazvanou „Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčí oblasti“, v nichž jsou jednoznačně vytipovány obecně problematické charakteristiky životního prostředí a následně uvedeno, u kterých konkrétních lokalit by mohlo ke vzniku kumulativních a synergických vlivů docházet. To považuje zdejší soud za dostatečné.
206. V rámci argumentace týkající se nesprávnosti hodnocení vlivů koridoru DS46 pro záměr I/43 Kuřim – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad, navrhovatelé namítají, že měly být

posouzeny vlivy převedení dopravy ze stávající komunikace I/43 na jižní obchvat Kuřimi; navrhovatelé mají za to, že převedení významné části dopravy ze stávající silnice I/43 na jižní obchvat Kuřimi přitom znamená trasování nové čtyřproudové komunikace cca 150 m od okraje nové bytové zástavby pro 1 500 obyvatel, tj. vznik významných negativních vlivů. U záměru „DS45 Silnice I. třídy Kuřim, jižní obchvat“ je však podle zdejšího soudu korektně 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 k obytné zástavbě. 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.“ U záměru „DS46“ je pak rovněž korektně uvedeno, že „...Potenciální mírné negativní kumulativní, případné synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na lidské zdraví se záměrem DS45 Silnice I. třídy Kuřim, jižní obchvat v 1. AZÚR JMK a se stávajícími silnicemi II/386 a II/379.“. Není tedy pravdou, že by nebyly posouzeny vlivy převedení dopravy ze stávající komunikace I/43 na jižní obchvat Kuřimi.

207. Námitky „Hodnocení vlivů mimo proces SEA a nedodržení metodiky MŽP“, „Nedostatečné a nesprávné hodnocení významných negativních vlivů jednotlivých koridorů, nedostatečný návrh zmírňujících a kompenzačních opatření“ a „Rozpornost hodnocení vlivů záměru „Odpočívka D1 Troubsko“ pak míří vůči nesplnění požadavku uvedenému pod bodem 3) shora uvedeného šestikrokového testu.

208. V rámci argumentace týkající se hodnocení vlivů mimo proces SEA a nedodržení metodiky Ministerstva životního prostředí navrhovatelé namítají, že vyhodnocení SEA pouze přebralo podkladové informace obsažené v územní studii, čímž došlo ke snížení významu vyhodnocení SEA a k jeho zatížení stejnými vadami, jakými trpí územní studie (to se týká zejména hlukové a rozptylové studie). Vady územní studie však již shora zdejší soud nedovodil. Odkazují-li pak navrhovatelé na bod 88. rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012, 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 zprostřuje odpůrce povinnosti posoudit kumulativní a synergické vlivy v oblasti, o níž územní studie pojednává...“, pak opomněli odkázat na větu, jež na uvedenou citaci navazuje, podle níž „...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). Zdejší soud má tedy za to, že 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. Uvedl-li pak k tomu 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 hodnotících 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.

209. Namítají-li dále navrhovatelé, že územní studie sice odkazuje na „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR A ZÚR na životní prostředí“, ale řadě požadavků tohoto doporučení nevyhovuje, pak zdejší soud je toho názoru, že územní studie nemusí být se zmiňovanou metodikou zcela v souladu. Neměl-li podle navrhovatelů odpovídat dané metodice výběr variant, pak územní studie měla v souladu se svým zadáním vyhodnotit a porovnat předložené varianty z hlediska dopravně – inženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, a to také bylo provedeno. Až následně proběhlo – právě v intencích závěrů územní studie – vyhodnocení SEA.
210. Navrhovatelé také namítají, že uvedená metodika nebyla dodržena v příloze 4. Vyhodnocení SEA nazvané „Porovnání variant“, neboť v rámci skupiny kritérií A. Obyvatelstvo byla vymezena jiná kritéria a parametry, než je předpokládáno v metodice. To je pak odůvodněno úrovní informací o řešeném území, která vychází ze zpracované územní studie obsahující hlukovou a rozptylovou studii. Zdejší soud souhlasí s navrhovateli, že metodika respektována nebyla, současně však dospěl k závěru, že to nezákonnost postupu odpůrce ve výsledku nevyvolává. Odpůrce tuto odchylku od metodiky sám přiznal, odůvodnil a následně danou skupinu kritérií podle zdejšího soudu dostatečně nahradil. Skupiny kritérií B-F přitom metodiku respektovaly.
211. V rámci argumentace k nedostatečnému a nesprávnému hodnocení významných negativních vlivů jednotlivých koridorů a nedostatečnému návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření navrhovatelé namítají, že vyhodnocení SEA obsahuje vzhledem k záměrům „DS40“, „DS41“ a „DS45“ zmatečné a rozporné hodnocení vlivů. To navrhovatelé dovozují z toho, že na jedné straně je u těchto záměrů uveden „potenciálně významný dlouhodobý pozitivní vliv (+1/+2 až +2)“, na druhé straně je však rovněž uveden „potenciálně mírný negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1)“. Podle zdejšího soudu však odpůrce tuto skutečnost dostatečně odůvodnil v rozhodnutí o námitkách (str. 362), kde uvedl, že silniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje odvedení dopravy z komunikací procházející soustředěnou zástavbou, negativní vliv pak nárůst zátěže v místech přiblížení k zástavbě. Pozitivní vlivy obvykle převažují. Zdejší soud nesouhlasí s navrhovateli, že by tyto závěry byly zmatečnými a rozpornými.
212. Navrhovatelé dále nesouhlasí s vyhodnocením SEA ohledně pozitivního hodnocení mimoúrovňových křížení, konkrétně se závěrem, že „...Řešení nových MÚK v rámci vybraných záměrů umožní napojení silnic nižší třídy na kapacitnější komunikace, čímž rovněž dojde k částečnému odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí těchto záměrů“. Dle navrhovatelů jde o zcela nekonkrétní, nedoložené a navíc sporné tvrzení, a to především s ohledem na zavlečení nové dopravy do obytných městských částí Brna. Ani v tomto ohledu zdejší soud s navrhovateli nesouhlasí. Vyhodnocení SEA totiž na dané tvrzení dále navazuje, přičemž uvádí, že „...Přímé napojení silnic nižších tříd na kapacitnější komunikace však současně vytváří určité riziko navýšení dopravy na silnicích nižší tříd, zejména těch, které budou součástí nových MÚK. Záměry, u kterých lze předpokládat riziko vyvolávající nárůst imisní zátěže, byly proto současně hodnoceny jako záměry se sekundárním dlouhodobým trvalým záporným vlivem (-1). Při realizaci stavby je proto v obrožených oblastech nutné navrhnout takové opatření, které zamezí vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků po komunikacích nižších tříd k tomuto účelu neurčených.“ Navrhovateli izolovaně uvedené tvrzení je tudíž vytrženo z kontextu. Z vyhodnocení SEA vyplývá, že odpůrce srozumitelně zhodnotil vlivy, které jsou se vznikem mimoúrovňových křížení spojeny.
213. Zdejší soud rovněž nesouhlasí s tvrzeními navrhovatelů ohledně absence kvantitativního hodnocení vlivů jednotlivých záměrů. Především lze odkázat na přílohu č. 1 vyhodnocení SEA nazvanou „Metodické vysvětlení“, která stanovuje metodologii mj. i pro (semi)kvantitativní hodnocení vlivů. Nadto zdejší soud uvádí, že obdobná metodologie byla použita při zpracování

ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.

214. V rámci argumentace k rozpornosti hodnocení vlivů záměru „Odpočívka D1 Troubsko“ navrhovatelé namítají, že v případě záměru „DS10“ jsou uvedeny nerealizovatelná opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů. Tu zdejší soud opětovně odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, 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, a ve světle závěrů vyhodnocení SEA dospěl k závěru, že odpůrce těmto požadavkům dostatečně dostál.
215. 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 Kyvalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovek 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.
216. Argumentace k nedostatečnému a nesprávnému hodnocení významných negativních vlivů jednotlivých koridorů a nedostatečnému návrhu zmírňujících a kompenzačních opatření pak částečně míří rovněž na nesplnění požadavku uvedenému pod bodem 5) shora uvedeného šestikrokového testu. Navrhovatelé konkrétně namítají, že v příloze č. 2a vyhodnocení SEA nejsou navrhována žádná kompenzační opatření, která by mohla vést ke snížení zátěže, přičemž odkazují na nevyplněné sloupce pro kompenzační opatření a jejich účinnost. 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. 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 č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 (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: „Zamežit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes přilehlou zástavbu (objížďení placených úseků)...*“. 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 záměr „DS40 I/43 Troubsko-Kuřim“, u kterého je ve zmiňovaném sloupci uvedeno, že „...Po vybudování zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseku...“. Účinnost tohoto opatření je pak hodnocena jako velká. Zdejší soud tedy na tuto otázku nemá důvod nahlížet jinak, než jak učinil v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017.

217. Navrhovatelé dále namítají, že navržená opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů komunikace 43 na ovzduší jsou nedostatečná, vycházející pouze z jedné varianty v rámci koridoru a zpracování rozptylové studie. Zdejší soud však má za to, že tvrzení navrhovatelů pravdivé není. V příloze č.2a vyhodnocení SEA vzhledem k záměrům pro komunikaci Troubsko-Kuřim ve všech variantách, tedy „DS40-A“, „DS40-B“ a „DS40-C“, je navrhuto více opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů komunikace 43 na ovzduší než navrhovatelé uvádějí. Jako příklad lze uvést záměr „DS40-B“, kde je vzhledem k ovzduší stanoveno pět opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů, mimo navrhovateli uvedených např. „...Po vybudování MÚK zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseku...“. Je zřejmé, že jde o kombinaci více opatření.

218. Ohledně všech dílčích námitek směřujících proti nedostatečnosti či nekonkrétnosti navržených opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů pak lze znovu souhrnně odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, v podstatných závěrech již shora citovaný; tamní závěry lze na nyní posuzovanou věc aplikovat, což ve výsledku znamená, že příloha č.2a vyhodnocení SEA požadavkům na míru dostatečnosti a konkrétnosti opatření vyhovuje.

VI. f)

219. Navrhovatelé dále dovozují, že Ministerstvo životního prostředí a Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje v procesu pořizování aktualizace ZÚR JMK rezignovaly na své povinnosti, což vedlo k zatížení jejich stanovisek vadami.

220. Zdejší soud především souhlasí s navrhovateli v tom ohledu, že stanoviska dotčených orgánů mohou být soudem zkoumána jako závazné podklady opatření obecné povahy, jimž zákon upřel jinou (samostatnou) možnost přezkumu. Navrhovatelé se však v návrhu vymezují nejen vůči jejich stanoviskům, nýbrž také k jejich dalším vyjádřením, jež ovšem vzhledem k jejich povaze nemají charakter závazných podkladů, pročež názory v nich obsažené netřeba přezkoumávat. Zdejší soud se tudíž zabýval toliko stanovisky uvedených dotčených orgánů.

221. V případě Ministerstva životního prostředí jde o stanovisko podle § 37 odst. 2 stavebního zákona, č.j. MZP/2019/710/8346 ze dne 7.11.2019 (stanovisko po společném jednání), a stanovisko podle § 39 odst. 2 stavebního zákona, č.j. MZP/2020/71/2041 ze dne 10.6.2020 (stanovisko po veřejném projednání). V případě Krajské hygienické stanice jde o 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).

222. Obdobná argumentace jako nyní v návrhu byla proti oběma stanoviskům po společném jednání uplatněna v námitkách proti návrhu aktualizace ZÚR JMK. Odpůrce jim nevyhověl, což odůvodnil následovně: „Podatel vyslovuje vlastní názor a interpretuje stanoviska dotčených orgánů, která jsou pro pořizovatele závazná. V obou případech se jedná o kladná stanoviska, z nichž je citace vytržena z kontextu. Doplňujeme, že v citovaném textu ze stanoviska KHS k zohlednění synergických vlivů se jedná o pouhé konstatování a nejedná se o upozornění na vady dokumentace, jak se domnívá podatel. K domnělému nerespektování požadavků MŽP ke Zprávě o uplatňování viz vyhodnocení Námitky č. 3. MŽP ve svém

stanovisku k AZUR z roku 2019 vycházelo z nejaktuálnějších dat o imisní situaci, tedy z dat do roku 2018. Z porovnání imisních dat za uplynulé období je zřejmé, že postupně u většiny znečišťujících látek dochází k postupnému zlepšování imisní situace, a to díky poklesu emisí v důsledku realizace opatření uvedených v jiných koncepčních dokumentech (kotlíkové dotace, energetické úspory, modernizace průmyslu aj.) s nepopíratelně velmi příznivých meteorologických podmínek v uplynulých letech. Není tedy vadou stanoviska MŽP, že se vyjadřuje na základě nejaktuálnějších imisních dat dostupných v době vydání uvedeného stanoviska. Imisní situace JMK za uplynulé roky je podrobně popsána ve vypořádání Námitky 2. Ministerstvo životního prostředí dne 30.04.2020 pod č.j. MZP/2020/710/1735 vydalo vyjádření k výzvě k přehodnocení stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provádění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví se závěrem cit.: „MŽP provedlo posouzení zaslání podnětu, který směřuje proti stanovisku SEA, se závěrem, že v napadeném stanovisku nebylo identifikováno podezření na rozpor s právními předpisy a neshledalo tak důvod k zahájení přezkumného řízení postupem podle § 156 správního řádu.“ Ministerstvo Zdravotnictví ČR vydalo dne 04.04.2020 pod č.j. MZDR 18065/2020-3/OVZ na základě podnětu stanovisko, ve kterém konstatovalo, že stanovisko KHS k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK a vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nebylo vydáno v rozporu s právními.“ Takové vypořádání považuje zdejší soud za korektní.

223. Navrhovatelé nyní ke stanovisku Ministerstva životního prostředí po společném jednání uvádějí, že ministerstvo upozornilo na celou řadu nedostatků a vzneslo požadavek na dopracování vyhodnocení SEA a posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. To je podle zdejšího soudu pravdou, avšak takové konstatování ještě neobsahuje žádný argument proti způsobu, jakým na námítky obdobné námitkám návrhovým reagoval odpůrce. Navrhovatelé dále namítají, že ministerstvo v uvedeném stanovisku nijak nereflektovalo některé jiné zásadní vady návrhu aktualizace ZÚR JMK včetně toho, že nedošlo ke splnění požadavků uplatněných samotným ministerstvem ve vyjádření k návrhu zprávy o uplatňování ZÚR JMK. Navrhovatelé však toto své tvrzení dále nikterak nerozvádějí. Zdejší soud se tedy tímto argumentem zabýval ve stejné míře obecnosti, jak byl uplatněn, avšak vadu stanoviska ministerstva nedovodil. Nadto není pravdou, že by ministerstvo nikterak nereflektovalo, že nedošlo ke splnění požadavků vznesených ve vyjádření k návrhu zprávy o uplatňování (srov. například str. 8 stanoviska ministerstva po společném jednání).
224. Ve vztahu ke stanovisku Ministerstva životního prostředí po veřejném projednání pak navrhovatelé opět pouze konstatují, jaké vady byly v tomto stanovisku návrhu aktualizace ZÚR JMK vytknuty. Navrhovatelé pak mají za to, že na základě tohoto stanoviska mělo být vyhodnocení SEA přepracováno, což se však nestalo (a namísto toho byl zastupitelstvu odpůrce předložen dokument o dohodě s ministerstvem podepsaný ze strany ministerstva dne 8.7.2020). Navrhovatelé tudíž nebrojí ani tak proti stanovisku samotnému, nýbrž spíše proti následnému postupu ministerstva. Pokud jde o tento následný postup, pak ze spisového materiálu vyplývá, že dne 12.6.2020 došlo ze strany odpůrce k vyhodnocení stanoviska ministerstva po veřejném projednání, odpůrce se zde stanoviskem zabýval, přičemž podrobně vymezil důvody, pro které se závěry stanoviska nesouhlasil, přičemž ministerstvo s postojem odpůrce souhlasilo (což bylo z jeho strany stvrzeno právě dne 8.7.2020). Takovému postupu má zdejší soud stěžejí co vytknout.
225. Ve vztahu ke stanovisku Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje po společném jednání navrhovatelé namítají, že orgán hygieny nepostupoval správně, pokud uvedl, že k doporučení variant nemá připomínky. Společné jednání není fází, ve které by docházelo k výběru variant, a orgán hygieny se měl v této fázi odborně vyjádřit zejména k dopadům navrhovaných koridorů na veřejné zdraví, což dle navrhovatelů neučinil. Navrhovatelé pak rovněž brojí proti závěru, který orgán hygieny učinil k zohlednění synergických vlivů. Zdejší soud souhlasí s navrhovateli, že společné jednání není fází, ve které by docházelo k výběru variant, k tomu však v posuzované věci nedošlo. V návrhu aktualizace ZÚR JMK došlo pouze k doporučení výběru variant řešení,

konečné rozhodnutí bylo na zastupitelstvu odpůrce. Pokud orgán hygieny k návrhu aktualizace ZÚR JMK uvedl, že k doporučení výběru variant řešení nemá připomínek, pak mu rovněž není co vytknout v situaci, kdy stanovisko po společném jednání na str. 3-15 obsahuje důkladné a odborné posouzení návrhu; zvláště lze odkázat na závěr učiněný na str. 14 ohledně navržených ploch a koridorů.

226. Ohledně závěru, který orgán hygieny učinil k zohlednění synergických vlivů, se zdejší soud ztotožňuje s odpůrcem. Tvzení orgánu hygieny, že „...*k zohlednění synergických vlivů upozorňuje, že není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých druhů zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.*“; je ve skutečnosti odůvodněným konstatováním faktu, nikoli vytýkanou vadou návrhu aktualizace ZÚR JMK. Totéž pak bylo uvedeno ve stanovisku po veřejném projednání, přičemž orgán hygieny svůj závěr opřel o „**ODBORNÉ DOPORUČENÍ** pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí“ zpracované Zdravotním ústavem v Ostravě, národní referenční laboratoří pro komunální hluk.

227. Ve vztahu ke stanovisku Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje po veřejném projednání pak navrhovatelé namítají, že stanovisko vychází z nepravdivého tvrzení, že byly prověřeny a vyhodnoceny dříve stanovené územní rezervy silniční infrastruktury. Navrhovatelé tak opět opakují svoji stěžejní námitku, tj. že nebyly prověřeny a vyhodnoceny územní rezervy pro Optimalizovanou variantu a pro severní obchvat Kuřimi. Zdejší soud tu jen odkazuje na vypořádání prvního námitkového okruhu (VI. a/) a dodává, že navrhovatelé zpochybňované tvrzení za nepravdivé nepovažuje; zcela jistě pak uvedení tohoto tvrzení ve stanovisku po veřejném projednání nemůže mít vliv na jeho zákonnost.

228. Navrhovatelé dále orgánu hygieny vytýkají, že v uvedeném stanovisku připouští negativní vlivy záměrů obsažených v aktualizaci ZÚR JMK, aniž by bylo postaveno najisto, že je v postižených oblastech skrze přijetí opatření ke snížení zátěže možné dodržet hygienické limity. Ani tu zdejší soud s navrhovateli nesouhlasí. Navrhovatelé opět opakují námitku vad vyhodnocení SEA týkajících se nerealizovatelnosti či nedostatečnosti navržených opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů (k tomu již shora) a odkazují na část textu ze stanoviska orgánu hygieny po veřejném projednání, avšak již nepřiznávají, že jde o přebráný text z vyhodnocení SEA (přičemž orgán hygieny před danou pasáží textu uvádí, že „...*K hodnocení vlivů dopravní infrastruktury – silniční je deklarováno, že...*“). Jelikož zdejší soud již shora dovedl vymezení navržených opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů jako dostatečné, je zcela zřejmé, že ani postup orgánu hygieny nemůže považovat za vadný.

229. Žádné z námitek proti uvedeným stanoviskům tudíž zdejší soud nepřisvědčuje.

VI. g)

230. Pokud jde o návrhovou argumentaci směrem k nepřiměřenosti napadených částí aktualizace ZÚR JMK, pak i tato část argumentace je především rozvedením nesouhlasu navrhovatelů s volbou jiné varianty koridoru komunikace 43, než kterou by oni sami (byť z jejich pohledu možná z rozumných a pochopitelných důvodů) preferovali. Volba Bystrcké/Německé varianty koridoru však podle zdejšího soudu byla provedena v souladu se zákonem a také řádně zdůvodněna (srov. část VI. a/ shora).

231. Neproporcionalitu zvoleného řešení nelze dovozovat z hypotetického tvrzení navrhovatelů, že zvolený koridor má na navrhovatele nepoměrně větší dopady, než by měl koridor Optimalizované varianty na osoby v podobném postavení, ani ze skutečnosti, že zvolená varianta navrhovatelům jednoduše vadí. Při volbě jiné varianty by zvolené řešení jako neproporcionální nepochybně subjektivně vnímaly jiné osoby. Zásady územního rozvoje jsou obecným plánovacím nástrojem, jehož cílem je v souladu s § 18 odst. 1 stavebního zákona vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Ani v případě koridoru vedeného Optimalizovanou variantou – aniž by zdejší soud hodlal vést jakoukoli polemiku o vhodnosti či nevhodnosti zvoleného řešení oproti Optimalizované variantě, neboť taková polemika by mu vůbec nepříslušela – by nebylo možné vyhnout se určitým negativním vlivům na život obyvatel v jiných částech území Jihomoravského kraje. Jednoduše řečeno, se žádným řešením by nikdy nebyli spokojeni všichni. Různé protichůdné zájmy musí zásady územního rozvoje, resp. jejich aktualizace vyvažovat. Jak uvedl Nejvyšší správní soud například v rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103: „...*V procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskreicí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.*“. To je postulát dobře uplatnitelný i v nyní posuzované věci.
232. Zdejší soud též považuje za vhodné připomenout, co ve vztahu k hodnocení proporcionality vymezení koridoru uvedl již v rozsudku č. j. 65 A 3/2017 – 931 ze dne 20.12.2017 (bod 256.): „...[K] reálnému dotčení práv a chráněných zájmů vlastníků pozemků dotčených koridory dochází až v hierarchicky nižších (a tedy podrobnějších) fázích územního plánování a následného umísťování staveb dopravní infrastruktury. Krajský soud tak může v rámci posouzení proporcionality při posouzení kritéria vhodnosti zvoleného řešení zkoumat pouze to, zda je vymezení daného koridoru vhodným prostředkem k dosažení cíle vymezeného zadáním ZÚR JMK...“.
233. Namítají-li nyní navrhovatelé, že aktualizace ZÚR JMK odporuje základním cílům a úkolům územního plánování, a to z důvodů, které rozvádějí na jiných místech svého návrhu, pak tyto jejich dílčí argumenty zdejší soud nevyslyšel (shora). Přestože zdejší soud navrhovatelům může lidsky rozumět, v kontextu vypořádání jiných jejich dílčích námitek nemůže dospět k závěru, že by napadená aktualizace ZÚR JMK nesplňovala kritérium vhodnosti. Odpůrce postupoval při výběru varianty koridoru budoucí komunikace 43 v souladu se zákonem, jeho postup nejeví obecně znaky nekorektnosti či bezohlednosti (v tom směru, že by část území jednoduše „obětoval“), zvolená varianta je rozumně realizovatelná, přičemž zastupitelstvo odpůrce zvolilo konkrétní variantu na základě závěrů (odborné) území studie, která vyhodnotila a porovnála jednotlivé varianty vedení komunikace 43 z hlediska dopravně-urbanistického, jakož i z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, včetně porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie (jak ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací „slíbily“).
234. Výběrem výsledné varianty koridoru komunikace 43 zastupitelstvo odpůrce obecně korektním způsobem projevilo legitimní politickou představu ohledně budoucí podoby silniční infrastruktury Jihomoravského kraje, jeho volba nebyla svévolná, nýbrž vycházela z odborného podkladu. Individuální opatření směřující k eliminaci negativních dopadů budou přitom

předmětem navazujících administrativních procesů. Na úrovni zásad územního rozvoje není důvodu zvolené řešení považovat za neproporcionální.

VI. h)

235. Navrhovatelé rovněž tvrdí porušení svých participačních práv. Ani v tomto ohledu s nimi zdejší soud nesouhlasí.
236. Podle § 39 odst. 1 stavebního zákona se veřejné projednání návrhu zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení veřejné vyhlášky oznámení o jeho konání. Při doručování veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 odst. 2 správního řádu platí, že písemnost se považuje za doručenou patnáctým dnem po vyvěšení. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona pak lze ve lhůtě 7 dnů ode dne veřejného projednávání uplatnit námitky nebo připomínky.
237. Tyto lhůty odpůrce dodržel (k vyvěšení veřejné vyhlášky došlo dne 7. 5. 2020, veřejné projednání se konalo dne 9. 6. 2020), což ani navrhovatelé nerozporují. Ve skutkových poměrech posuzované věci je však považují za nepřiměřeně krátké.
238. K seznámení veřejnosti se zněním návrhu zásad územního rozvoje, jak plyne ze shora rekapitulované právní úpravy, dochází ve skutečnosti nejméně 30 dnů před jeho veřejným projednáním. To, že zákonodárce stanovil konkrétní lhůty pro zveřejnění návrhu i pro podání připomínek, svědčí o tom, že tyto lhůty považoval za obecně dostatečné pro uplatnění participačních práv veřejnosti. Přestože se v případě zásad územního rozvoje vždy jedná o poměrně rozsáhlou dokumentaci, při dodržení těchto zákonných lhůt obecně nelze namítat porušení participačních práv veřejnosti stanovením krátkých lhůt. V poměrech nyní posuzované věci je pravdou, že ke zveřejnění oznámení o projednání návrhu aktualizace ZÚR JMK došlo v době trvání nouzového stavu. To sice mohlo vyvolat komplikace, tyto komplikace se však nikterak nevymykaly jiným komplikacím vyvolaným vyhlášením nouzového stavu (a způsobem, jakým bylo k příčině vyhlášení nouzového stavu obecně přistoupeno). Veřejná vyhláška byla zveřejněna také způsobem umožňujícím vzdálený přístup, tudíž veřejnost sice měla obecně možnost důkladně se seznámit s příslušnými zamýšlenými změnami ztíženou (aniž by přitom toto ztížení bylo důsledkem délky lhůt), nikoli vyloučenou. Nic přitom nenaznačuje, že by načasování projednání návrhu aktualizace ZÚR JMK bylo důsledkem snahy odpůrce celospolečenskou situaci v rozhodné době „pro sebe vhodně využít“ (zneužít). Oproti pohledu navrhovatelů by se mohl nabízet i pohled opačný: lidé mohli mít v důsledku celospolečenských omezení na seznámení se s příslušnými zamýšlenými změnami více prostoru.
239. Za problematické z pohledu participačních práv zdejší soud nepokládá ani vedení veřejného projednání formou vzdáleného přístupu. Oproti pohledu navrhovatelů by se mohl nabízet i pohled opačný: právě tento způsob veřejného projednání s ohledem na epidemiologickou situaci umožnil participaci co největšímu počtu osob z veřejnosti, veřejného projednání se tak mohli účastnit například lidé v karanténě, případně ti lidé, kteří by se s ohledem na obavy o své zdraví projednání osobně neúčastnili.
240. To že ve stejné době byl projednáván také návrh Územního plánu města Brna, sice veřejnosti mohlo do jisté míry zkomplikovat účast na projednání aktualizace ZÚR JMK, neznamená to však, že by odpůrce postupoval nezákonně. Z vypořádání námitek odpůrcem, na které navrhovatelé ve svém návrhu nikterak nereagují, plyne, že k této kolizi došlo z důvodu posunu veřejného projednání návrhu územního plánu.

241. Ve shora uvedeném kontextu lze dodat, že četné námitky a připomínky, k návrhu aktualizace ZÚR JMK uplatněné, svědčí o tom, že veřejnost s participací potíže neměla.

VI. i)

242. Dovození-li pak navrhovatelé střet zájmů zpracovatele územní studie a návrhu aktualizace ZÚR JMK, pak jejich námitky jsou vedeny toliko v hypotetické rovině. Skutečnost, že se zpracovatel podílí na realizaci jiného projektu v území dotčeném aktualizací ZÚR JMK, sama o sobě o střetu zájmů nesvědčí. Ani fakt, že stejní lidé v rozmezí let 2007 – 2020 (to nebylo mezi navrhovateli a odpůrcem sporné) odborně pracovali na projektu aktualizace ZÚR JMK (zpracovávali územní studii) i na odborném řešení využití území v Kuřimi, není nikterak podezřelý a už vůbec ne přímo závadný. Zdejší soud (senát, který v této věci rozhoduje) vychází spíše z důvěry v korektnost a profesionalitu lidí podílejících se souběžně na více činnostech; opačný předpoklad by musel vyvěrat ze vsutku závažných indicií. Takové indicie v posuzované věci dány nejsou. 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 vytížené 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. Za podstatné pak zdejší soud ve shodě s odpůrcem považuje rovněž to, že otázkou střetu zájmů zpracovatelů se zabývala dozorčí 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.

243. Nic protizákonného zdejší soud konečně neshledává ani ve společném zadávání. Žádný zákon takový postup nezakazuje a zdejší soud na takovém postupu neshledává ani nic zvláště podezřelého.

VII. Shrnutí

244. 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, přitom pochybení, jež by mělo vliv na zákonnost, se nedopustil ani při její aplikaci. 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

245. 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.

246. Osoby zúčastněné na řízení mají právo na náhradu pouze těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, 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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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 26. října 2021

David Raus v.r.
předseda senátu