



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D. a JUDr. Martina Kopy, Ph.D. v právní věci

navrhovatelů: **a) M. D.**

bytem N. 32, T.

b) K. P.

sídlem P. 163, T.

c) Obalový servis s.r.o.

sídlem Průmyslová 223, Třebíč

d) FERRUM s.r.o.

sídlem Chelčického 260, Moravské Budějovice

e) BAUSTOFF + METALL BRNO, s.r.o.

sídlem U dálnice 836, Modřice

f) Metalšrot Tlumačov a.s.

sídlem Mánesova 510, Tlumačov

g) Ing. J. P.

bytem S. 1614/64, P.

h) H. C.

bytem V. 556-5, T.

ch) R. S.

bytem S. 911/15, T.

i) Obchvat Třebíče, z.s.

sídlem Nová 32, Třebíč

všichni zastoupeni Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem

sídlem Klokotská 103, Tábor

proti

odpůrci: **Kraj Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

za účasti: 1. Elektrárna Dukovany II, a. s.
sídlem Duhová 1444/2, Praha
2. ENERGOREGION 2020
sídlem Masarykovo nám. 104, Náměšť nad Oslavou
3. ENERGETICKÉ TŘEBÍČSKO
sídlem Karlovo nám. 104/55, Třebíč
4. město Třebíč
sídlem Karlovo nám. 104/55, Třebíč
zastoupeno Mgr. Ing. Jánem Bahýľem, advokátem
sídlem Kotlářská 912/29, Brno
5. Ředitelství silnic a dálnic České republiky
sídlem Na Pankráci 56, Praha

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, vydaného zastupitelstvem Kraje Vysočina dne 14.5.2019 usnesením

č.j. 0229/03/2019 ZK,

takto:

- I. Návrh na zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, vydaného zastupitelstvem Kraje Vysočina dne 14.5.2019 usnesením č.j. 0229/03/2019 ZK, v části vymezení obchvatu I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23, 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 14.6.2020 ke zdejšímu soudu návrh, kterým se domáhají zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina (dále jen „aktualizace č. 6 ZÚR KrV“), vydaného zastupitelstvem Kraje Vysočina dne 14.5.2019 usnesením č.j. 0229/03/2019 ZK, a to v části vymezující „obchvat I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23“.

II. Shrnutí obsahu návrhu

2. Navrhovatelé ke své legitimaci k podání návrhu uvádějí, že je lze rozdělit na tři skupiny. Zaprvé se jedná o vlastníky nemovitostí ve východní části obchvatu, kteří budou zasaženi tím, že na pozemcích v jejich vlastnictví má být obchvat umístěn, resp. tím, že na jejich

pozemcích je vymezen koridor pro umístění obchvatu (navrhovatelé a/ až g/). Druhou skupinou jsou vlastníci nemovitostí určených k bydlení v oblasti Borovina, kteří jsou zasaženi tím, že do této nyní klidné části města bude zavlečena kapacitní nákladní i osobní doprava, což na ně bude mít výrazný nepříznivý vliv (navrhovatelé h/ a ch/). Zatřetí se jedná o spolek Obchvat Třebíče, z.s. (navrhovatel i/), který reprezentuje zájmy jak z pohledu environmentálních dopadů, tak i dopadů na vlastnická práva členů spolku, přičemž někteří členové spolku jsou vlastníky nemovitostí v zasažených lokalitách.

3. Navrhovatelé nesouhlasí s tím, jak byl v napadeném opatření obecné povahy koridor pro umístění obchvatu vymezen, a namítají, že vymezením koridoru byli zkráceni na svých právech, a to na právu vlastnickém, právu na ochranu soukromí a rodinného života, právu na podnikání, právu na ochranu zdraví a právu na příznivé životní prostředí chráněných Listinou základních práv a svobod, Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod a Listinou základních práv Evropské unie.
4. Navrhovatelé podrobně zdůvodňují, proč by skutečnost, že proti návrhu aktualizace zásad územního rozvoje nepodali připomínky, neměla mít vliv na výsledek soudního řízení.
5. Podle navrhovatelů byl obchvat vymezen nelogicky tak, že dopravní problémy ve městě nevyřeší, ale pouze jejich jednu část přesune na jiné místo, přičemž současně nenávratně poškodí významné části zeleně na jižním okraji města a výrazně zasáhne do podnikání velkého množství subjektů; navrhovatelé rovněž poukazují na nepřezkoumatelnost aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
6. Podle navrhovatelů nebylo splněno zadání vyplývající z obsahu aktualizace č. 6 ZÚR KrV, když není vymezen koridor pro obchvat Třebíče, nýbrž pouze jiná podoba průtahu městem. Při řádném komplexním zvážení přínosů a nedostatků bude podle navrhovatelů závěr nutně takový, že na straně přínosů stojí pouze částečné dopravní zklidnění centra města, na straně nedostatků poté velké množství negativních dopadů, které nemohou tento jediný kladný přínos vyvážit. Výsledná podoba obchvatu přináší více negativ než pozitiv a pouze přesouvá dopravní problémy z centra města do jiných obytných částí.
7. Navrhovatelé namítají, že v rámci pořizování napadeného opatření obecné povahy měla být posouzena a se schváleným obchvatem porovnána varianta vedení obchvatu dále od města, která by nezasahovala do jeho obytných částí, nepoškozovala zelené části města a nenarušovala podnikatelskou činnost velkého množství subjektů. Navrhovatelé uvádějí jednotlivé důvody, podle kterých měly být varianty vymezení koridoru pro obchvat zváženy a posouzeny v procesu pořizování napadeného opatření obecné povahy. Součástí procesu územního plánování a zejména posouzení vlivů dané koncepce má být zpravidla posouzení variant; pokud takové posouzení provedeno být nemá, musí koncepce obsahovat přesvědčivé racionální zdůvodnění, proč bylo od posouzení variant upuštěno.
8. Navrhovatelé dále namítají, že aktualizace č. 6 ZÚR KrV byla vydána v rozporu s politikou územního rozvoje, k čemuž odkazují na jednotlivé body politiky územního rozvoje, a také v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“). Ke komplexnímu zhodnocení koncepce podle navrhovatelů vůbec nedošlo.

9. Podle navrhovatelů je obchvat vymezen v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“); v části vlivů na obyvatelstvo a zdraví neporovnává klady a zápory ponechání komunikace v současné trase (nulová varianta) a podobě navrhované (aktivní varianta), dále pomíjí vlivy na podnikání. Navrhovatelé a) až g) dále namítají, že vyhodnocení vlivů na životní prostředí neidentifikovalo jako negativní vliv a z tohoto důvodu ani nijak nezahrnulo do hodnocení skutečnost, že realizací obchvatu dojde k zásahu do nemovitostí sloužících k podnikání velkého množství subjektů, včetně navrhovatelů. Všichni navrhovatelé namítají, že neposouzení všech zjevných vlivů a neporovnání vlivů provedení a neprovedení záměru je v rozporu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27.6.2001, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „Směrnice 2001/42/ES“).
10. Navrhovatelé rovněž namítají, že nedošlo k posouzení vlivů koridoru obchvatu s ohledem na jeho lokalizaci. Navrhovatelé současně namítají, že obchvat byl vymezen v rozporu se stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, a to co do požadavků týkajících se vlivu jednotlivých koridorů na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě a dále požadavku na navržení takových opatření v podrobnosti zásad územního rozvoje, která zajistí, že realizací záměru nedojde ke zhoršení imisní zátěže v jiných osídlených lokalitách oproti stávajícímu stavu.
11. Podle navrhovatelů a) až g) byl napadeným opatřením obecné povahy vytvořen základní předpoklad k tomu, aby mohli být nuceně zbaveni svého vlastnického práva. Ve všech následujících postupech budou státní orgány odmítat jejich argumenty týkající se zpochybnění nezbytnosti záměru, možností koncepčně jiného řešení záměru, neexistence veřejného zájmu na vybudování záměru či nesplnění požadavku na minimalizaci zásahu do jejich práv. Pokud se soud nebude zabývat otázkou nutnosti prověřit záměr ve variantách, dojde k odmítnutí přístupu ke spravedlnosti v otázce zásahu do ústavně zaručených práv navrhovatelů. Navrhovatel i) dále doplňuje, že v minulosti opakovaně variantní posouzení požadoval a o tomto jeho požadavku byl pořizovatel a odpůrce informován. Jelikož v dané situaci nebylo možné variantní řešení odmítnout, byl nezákonný celý postup pořizovatele a odpůrce, kteří ve smyslu § 42a stavebního zákona zvolili tzv. zkrácený postup.
12. Svoji argumentaci navrhovatelé rozhojnili v podané replice. Uvedli, že posouzení zákonnosti opatření obecné povahy se nemůže odvíjet od toho, zda bude splněn harmonogram jakékoli stavby, tedy ani dostavby jaderné elektrárny Dukovany. Trasa obchvatu v rámci koridoru vymezeném v napadeném opatření obecné povahy nevyhovuje plně požadavkům na dopravu nadměrných nákladů; navrhovatelé i tu upozorňují na vhodnost tzv. exogenní varianty obchvatu.
13. Z výše uvedených důvodů se navrhovatelé domáhají zrušení napadeného opatření obecné povahy a to v textové i grafické části vymezení obchvatu I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23. Na svém procesním postoji navrhovatelé setrvali po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu, které ve věci proběhlo.

III. Shrnutí procesního stanoviska odpůrce

14. Odpůrce navrhuje zamítnutí návrhu pro jeho nedůvodnost. Podle odpůrce napadená část opatření obecné povahy není nezákonná, je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, není vnitřně rozporná a není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování. Navrhované

řešení je součástí celkového dopravního řešení města Třebíče, a dále zahrnuje řešení území obcí Kozichovic a Stráž. Všechny čtyři koridory obchvatů (Třebíče, Brtnice, Slavětice a Zašovic), zahrnuté v aktualizaci č. 6 ZÚR KrV, vytvářejí jeden ze základních infrastrukturalních předpokladů možné dostavby jaderné elektrárny Dukovany a navazují na již dříve stabilizované koridory pro přepravu nadměrných a těžkých komponent.

15. Odpůrce poukazuje na to, že dodržel všechny požadavky stavebního zákona na informování veřejnosti a zdůvodnění navrhovatelů, pokud jde o nepodání připomínek, má za účelové, neboť kupř. zástupkyně předsedy spolku Obchvat Třebíče, z.s. je současně členkou zastupitelstva města Třebíče, tudíž je osobou, která se na veřejných záležitostech města Třebíče bezprostředně podílí.
16. Odpůrce dále rozvádí, proč invariantní řešení a posouzení není nezákonné, a poukazuje na to, že geneze hledání řešení obchvatu města Třebíče je v textové části opatření obecné povahy detailně popsána.
17. Odpůrce podrobně a nesouhlasně reaguje na jednotlivé věcné výhrady navrhovatelů s tím, že vymezení obchvatu města Třebíče se opírá o dostatečné zdůvodnění v rámci napadené části opatření obecné povahy. Zdůrazňuje, že dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícímu rozhodnutí.
18. Odpůrce uvádí, že negativní dopady koncepce jsou uvedeny a hodnoceny v textové části odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV v návaznosti na Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV na životní prostředí - SEA a Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV na udržitelný rozvoj území, která byla zpracována v míře a podrobnosti odpovídající zákonnému zmocnění. Jejich součástí není a z povahy věci ani nemůže být hodnocení dopadů na konkrétní podnikatelské subjekty, nýbrž na území jako celek. Z provedeného hodnocení je přitom zřejmé, že obchvat města Třebíče bude mít pozitivní dopad jak na podmínky pro soudržnost společenství obyvatel, tak na podmínky pro hospodářský rozvoj. Pokud jde o přeložení vysoce dopravně zatíženého průjezdního úseku silnice I/23 mimo centrální a hustě obydlené části města na jižní obvod zastavěného území, tak odpůrce zdůrazňuje, že obsah aktualizace zásad územního rozvoje je rámcový a nemůže postihnout veškeré skutečnosti vyplývající z prověřování a projednání záměru a mající vliv na jeho konečnou podobu.
19. Odpůrce dále poukazuje na to, že navrhovaný koridor zlepšuje propojení městských částí Borovina a Horka-Domky. Dotčení zastavěné městské části Borovina a přiblížení se k městské části Horka-Domky je dáno dlouhodobým vývojem hledání a postupné stabilizace jihozápadního sektoru obchvatu, jak je popsáno v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
20. Podle odpůrce je koridor obchvatu města Třebíče nahlížen i optikou realizačních a provozních nákladů, souvisejících s jeho dopravní účinností a významem, a tedy s efektivitou vynaložených veřejných prostředků. Pokud jde o hodnocení negativních vlivů koncepce na životní prostředí, tak odpůrce poukazuje na to, že koncepce je zpracována v měřítku 1:100 000, čemuž odpovídá také míra podrobnosti lokalizace hodnocených vlivů na životní prostředí, přičemž měřítkem mapového podkladu je blok budov, a nikoli jednotlivé nemovitosti. V daném případě by konkrétní vyhodnocení vlivů již

představovalo hodnocení vlivu konkrétního záměru na životní prostředí (tzv. EIA), které dle zákona č. 100/2001 nepřísluší činit na úrovni hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí (tzv. SEA). Z hlediska lokalizace tak podle odpůrce není možné zkoumat všechny dílčí dopady, ale naopak je nutné zkoumat vlivy koncepce jako celku na území jako celek; tomu odpovídá metoda i podrobnost vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Vyhodnocení vlivů v posuzovaném případě připouští možné zvýšení lokálních negativních vlivů z dopravy oproti stávajícímu stavu, nicméně ukládá přijmout při investorské a projektové přípravě taková opatření, aby nebyly překračovány přípustné hygienické limity; kompenzační opatření jsou proto v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV navrhována pro další fáze projektové přípravy i pro fáze územního plánování.

21. Odpůrce navrhuje, aby zdejší soud návrh jako nedůvodný zamítl, přičemž na svém procesním stanovisku setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu.

IV. Vyjádření osob zúčastněných na řízení

22. Podle Elektrárny Dukovany II., a.s. může zrušení napadeného opatření obecné povahy způsobit významný negativní zásah do její činnosti, neboť průtahy spojené s obchvatem města Třebíč mohou mít za následek nemožnost transportu nadrozměrných a těžkých komponent na staveniště nového jaderného zdroje elektrárny Dukovany a vést tak k prodloužení stavby. Rozměrové a hmotnostní parametry komponent neumožňují využití stávající dopravní infrastruktury ve městě Třebíči.
23. Obdobně se vyjádřilo také ENERGETICKÉ TŘEBÍČSKO, stejně jako ENERGOREGION 2020.
24. Město Třebíč uvedlo, že zrušením dané části napadeného opatření obecné povahy by bylo dotčeno s ohledem na aktuálně pořizovaný územní plán, ve kterém je mj. řešen dopravní koridor pro přeložku silnice I/23. Odkazuje na dlouhodobě nevyhovující dopravní situaci, včetně znečištění ovzduší zastavováním a přibrzdňováním automobilů na křižovatkách v centru města, a uvádí, že aktuální trasa podle platné územně plánovací dokumentace města nevyhovuje parametrům pro přepravu nadrozměrných komponent pro nový jaderný zdroj v Dukovanech. Svoji argumentaci město Třebíč rozhojnilo i ve svém dalším podání, kde podrobně rozvedlo vývoj územně plánovací dokumentace ve vztahu k obchvatu, a dále zdůraznilo, že dle zákresu koridoru obchvatu proloženého základní mapou ČR je vzdálenost koridoru od lokality Horka-Domky v nejužším místě 74 metrů a nikoli 50 až 70 metrů, jak uvádějí navrhovatelé. Město Třebíč také uvedlo, že návrh na zrušení části aktualizace č. 6 ZÚR KrV se přímo dotýká jeho práva na samosprávu a že opatření obecné povahy nepochybně může představovat omezení vlastnických a dalších práv, čemuž se v žádné variantě řešení nikdy nelze vyhnout. Navržené řešení je výsledkem dlouholetého vývoje rozhodování samosprávy k rozvoji území města, ve kterém byly postupně zvažovány mnohé varianty z pohledu jejich zásahů do přírody a krajiny a do života občanů města. Město Třebíč dále konkrétně reagovalo na výtky navrhovatelů týkající se propojení ulic Řípovská (která má nevhodné technické parametry) a Koželužská, řešení dopravní situace na ulici Spojovací (budoucí dopravní řešení musí kapacitně vyhovět) a dále týkající se ploch pro bydlení v lokalitě Horka-Domky, které jsou již oddělené plochou izolační zeleně vůči trase obchvatu. Pokud jde o vedení obchvatu města ve vzdálené poloze, tak to by podle města Třebíče znamenalo, že investor neprokáže ekonomickou efektivitu, neboť taková stavba nebude dopravně využívána, a že by došlo

k velkému záboru zemědělského půdního fondu. Město Třebíč svoji argumentaci rozhojnilo u jednání s tím, že by návrh jako nedůvodný měl být zamítnut.

25. Ředitelství silnic a dálnic České republiky ve svém vyjádření odkázalo na vyjádření odpůrce a uvedlo, že v minulosti mnohokrát zadalo vypracovat dokumenty, které řešily přeložku silnice I/23 ve variantách blíže městu i variantách vzdálenějších; nelze tedy souhlasit, že vymezení koridoru pro stavební záměr nebylo prověřeno z hlediska možných variant. Dále odkázalo na jiná probíhající správní řízení.

V. Posouzení věci

26. Zdejší soud byl při rozhodování vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního dále jen „s.ř.s.“).
27. Nejprve se zdejší soud zabýval přípustností návrhu a splněním dalších podmínek řízení. Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy je ve smyslu § 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, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. To, zda jsou navrhovatelé skutečně na svých právech dotčeni, závisí na skutkových okolnostech konkrétního případu (shodně usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009-120), jde však již o otázku věcného posouzení důvodnosti návrhu.
28. Podle zdejšího soudu potencialitu zásahu do subjektivních práv lze úspěšně dovozovat prakticky u každého vlastníka nemovitostí umístěných v území regulovaném zásadami územního rozvoje, obdobně jako v případě územního plánu, jemuž jsou zásady územního rozvoje nadřazeny; podle § 36 odst. 1 věty první stavebního zákona zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady územního rozvoje tak v zásadě omezují vlastníka nemovitostí v takto určených plochách v jeho právu užívat nemovitost jiným než stanoveným způsobem.
29. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21.6.2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, *„Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy je ve smyslu § 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. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu k tomu v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120 (publikováno pod č. 1910/2009 Sb. NSS), uvedl: „Navrhovatel tedy musí v první řadě tvrdit, že existují určitá jemu náležející subjektivní práva, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. (...) Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude tedy dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení“ (body 31 a 34 usnesení). Rozšířený senát se dále věnoval aktivní legitimaci konkrétně v případě územních plánů: „[v] případě územních plánů musí navrhovatel především plausibilně tvrdit, že existuje vztah mezi jeho právní sférou a územím, jež je územním plánem regulováno, a dále musí tvrdit,*

že dotčení je z povahy věci myslitelné právě danou formou právní regulace, tj. územním plánem s jeho předmětem, obsahem a způsobem regulace (...)“. Rozšířený senát poté uzavřel, že navrhovatelem v řízení o návrhu na zrušení územního plánu nebo jeho části může být „zásadně jen taková osoba, která má přímý a nezprostředkovaný vztah k nějaké části území, které je územním plánem regulováno. Bude jím tedy vlastník (spoluvlastník) pozemku nebo jiné nemovité věci (nebo jiných majetkových hodnot majících povahu obdobnou nemovitým věcem – tedy bytů a nebytových prostor, viz § 118 odst. 2 o. z.) a oprávněný z věcného práva k takovýmto věcem (majetkovým hodnotám). Nebude jím však osoba, jejíž právo k dispozici věci nemá povahu práva absolutního, nýbrž toliko relativního (zejména jím tedy nebude nájemce, podnájemce, vypůjčitel apod.)“ (body 35 a 36 usnesení). Obdobně je třeba postupovat i v případě zásad územního rozvoje coby územně plánovací dokumentace, která je územním plánům nadřazena. I zde bude pro aktivní legitimaci navrhovatele rozhodující věrohodné tvrzení o vztahu mezi právní sférou navrhovatele a územím regulovaným zásadami územního rozvoje“.

30. Pokud jde konkrétně o navrhovatele, jejichž pozemky se nenachází přímo v koridoru, nýbrž v jeho bezprostřední blízkosti, zdejší soud souhlasí s navrhovateli, že jejich pozemky mohou být dopravou na obchvatu umístěném v koridoru ovlivněny, a odkazuje k tomu dále na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 2.5.2012, č.j. 1 Ao 1/2012-62, podle něhož „Rozšířený senát nicméně v citovaném usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, připustil, že [v]ýjimečně 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. (bod 37 usnesení). Shodně lze nahlížet i na případ regulace území zásadami územního rozvoje“.
31. Pakliže tito navrhovatelé tvrdí, že příslušná část zásad územního rozvoje není, jde-li o vymezovaný dopravní koridor, v souladu se zákonem, a tvrdí-li dotčení svého vlastnického práva a práva podnikat, resp. dotčení práva na ochranu soukromého a rodinného života, práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí, tak zdejší soud nemá o jejich aktivní legitimaci pochybnosti.
32. V případě navrhovatele i) se jedná o spolek. Jak dovodil zdejší soud kupříkladu v rozsudku ze dne 20.12.2017, č.j. 65 A 3/2017-931, spolek musí tvrdit, že byl opatřením obecné povahy dotčen na svých subjektivních právech, musí mít vztah k lokalitě dotčené opatřením obecné povahy a musí být zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění. Jak zdejší soud ověřil ze stanov spolku Obchvat Třebíče, z.s. (obsažených ve sbírce listin veřejného rejstříku), uvedený spolek tyto podmínky splňuje, neboť vykazuje činnost v území, ve kterém brojí proti dotčené části opatření obecné povahy. Pokud jde o účel tohoto spolku, posláním je přispívat k řízením týkajícím se budoucího vybudování obchvatu města Třebíče a předmětem jeho činnosti je zapojení do jednání týkajících se plánování a následného budování obchvatu. I v případě navrhovatele i) není o jeho aktivní legitimaci pochyb; ostatně ani jeho aktivní legitimaci odpůrce nezpochybňuje.

33. Zdejší soud dále musel posoudit, zda byl návrh podán včas. Z pohledu včasnosti návrhu je podstatné, že aktualizace č. 6 ZÚR KrV nabyla účinnosti dne 14.6.2019, tedy již za účinnosti s.ř.s. ve znění zákona č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.
34. Podle § 101b odst. 1 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. Dále platí, že obsahuje-li návrh návrhové body, z nichž musí být patrné, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel opatření obecné povahy nebo jeho část za nezákonné, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body.
35. V projednávaném případě je zjevné, že byl-li návrh podán 14.6.2020, byl podán včas a je v něm uvedeno, z jakých skutkových a právních důvodů považují navrhovatelé příslušnou část opatření obecné povahy za nezákonnou.
36. Pokud navrhovatelé předepisují, že neuplatnili připomínky proti návrhu napadeného opatření obecné povahy, tak jak plyne z usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16.11.2010, č.j. 1 Ao 2/2010-116, č. 2215/2011 Sb. NSS, „Skutečnost, že navrhovatel v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části (§ 101a a násl. s.ř.s.) neuplatnil námitky či připomínky ve fázích přípravy opatření obecné povahy, jej nezabývá práva takový návrh podat. Návrh proto nemůže soud pro nedostatek aktivity navrhovatele v předcházejících fázích správního řízení odmítnout pro nedostatek procesní legitimace. Procesní pasivita navrhovatele ve fázích správního řízení předcházejícího přijetí opatření obecné povahy může být způsobena faktory subjektivními i objektivními. Její význam pro úspěšnost žaloby posoudí soud (§ 101a a násl. s.ř.s.) s přihlédnutím ke všem individuálním okolnostem případu, a to při zkoumání procesního postupu správního orgánu, při hodnocení případného rozporu opatření obecné povahy s právními předpisy, jakož i při hodnocení přiměřenosti zásahu do práv a povinností navrhovatele. Přitom je povinen vzít v úvahu práva a povinnosti těch, jimž by zrušení opatření obecné povahy podle návrhu způsobilo újmu na jejich vlastních právech“. Zdejší soud podrobil napadené opatření obecné povahy plnému přezkumu v rámci navrhovateli vymezených návrhových bodů.
37. Pokud jde o další východiska, z nichž zdejší soud při posouzení důvodnosti návrhu vycházel, tak předně je třeba uvést, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27.9.2005, č.j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, vyplývá pět kroků, v rámci nichž soud při přezkumu opatření obecné povahy postupuje. Tyto kroky zahrnují přezkum toho, zda napadené opatření obecné povahy bylo vydáno orgánem, který k tomu měl pravomoc, zda orgán, který opatření vydal, nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové), ve třetím kroku soud posuzuje zákonnost postupu odpůrce při vydávání napadeného opatření obecné povahy. Ve čtvrtém kroku se pak soud zaměřuje na otázky obsahového souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem, tedy s hmotněprávními předpisy. Poslední krok přezkumu pak spočívá ve zkoumání souladu opatření obecné povahy se zásadou proporcionality. Soud přitom při přezkumu postupuje od prvního kroku k dalším s tím, že pokud u některého z kroků algoritmu shledá důvod pro zrušení napadeného opatření obecné povahy, aplikací dalších kroků se již věcně nezabývá, ledaže by povaha věci, zejména s ohledem na dopad soudního rozhodnutí na

další průběh řízení o vydání opatření obecné povahy naznačení dalšího postupu vyžadovala, zejména z důvodů eliminací případných příštích opakovaných soudních sporů postavených na argumentaci vznesené již v projednávaném návrhu. Tzv. algoritmus přezkumu opatření obecné povahy byl modifikován novelizací s.ř.s. provedenou zákonem č. 303/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, jež zakotvila vázanost soudu rozsahem a důvody návrhu na zrušení opatření obecné povahy (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24.7.2013, č.j. 2 AOs 1/2013-138.). Z hlediska systematiky přezkumu opatření obecné povahy v rozsahu návrhových bodů však uvedený algoritmus a zejména posloupnost jeho kroků zůstává použitelný.

38. V nyní posuzované věci navrhovatelé brojí proti koridoru obchvatu I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23, který byl vymezen v aktualizaci č. 6 ZÚR KrV (v níž byly dále vymezeny další tři záměry – obchvat Brtnice, přeložka Zašovice a obchvat Slavětice), kdy navrhovatelé namítají zkrácení na jejich vlastnickém právu, právu na ochranu soukromí a rodinného života, právu na podnikání, právu na ochranu zdraví a právu na příznivé životní prostředí. Navrhovatelé nezpochybňují, že napadené opatření obecné povahy bylo vydáno orgánem, který k tomu měl pravomoc, ani skutečnost, že orgán, který opatření obecné povahy vydal, nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové).

V. A

39. Pokud jde o samotný proces předcházející přijetí aktualizace č. 6 ZÚR KrV, tu navrhovatelé v souvislosti se zdůvodněním nepodání připomínek namítají následující skutečnosti:

- informovanost osob dotčených opatřením obecné povahy o jeho pořizování a vydávání je omezená; dotčené osoby bez zkušeností z územního plánování nemohou vůbec zjistit, že by se dokument aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje Kraje Vysočina mohl jakýmkoliv způsobem dotknout závazně jejich práv, neboť informování mělo podobu zveřejnění informace o veřejném projednání na úřední desce města Třebíče, což byla jediná přímá informace zveřejněná na území města Třebíče, přitom bylo namístě s ohledem na obsah návrhu věnovat pozornost informování potenciálně dotčených osob z daných lokalit;

- od samého počátku zvolili pořizovatel a odpůrce zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje ve smyslu § 42a stavebního zákona. Tím jednak zúžili dále informovanost dotčených osob o daném postupu (byla vypuštěna fáze společného jednání a s ním spojené zveřejnění návrhu opatření obecné povahy) a možnost těchto osob se do něj zapojit. Současně tím pořizovatel a odpůrce diskvalifikovali některé podstatné námitky dotčené veřejnosti směřující k povinnosti prověřit možné varianty záměru, když podle § 42a stavebního zákona se zkrácený postup využívá, pokud není potřeba zpracovávat varianty.

40. K tomu zdejší soud předesílá, že navrhovatelé nenamítají, že by postup odpůrce v daném případě nebyl v souladu se stavebním zákonem; pokud jde o argumentaci navrhovatelů odkazující na nedostatek zkušeností dotčených osob se způsobem zveřejňování jednotlivých kroků v rámci procesu územního plánování, rozhojňnou u jednání soudu v tom smyslu, že údaj na úřední desce odpůrce je velmi obtížně dohledatelný, tak zdejší soud jí nemůže přisvědčit. Je třeba poukázat na skutečnost, že obzvláště v případě

navrhovatele i), neboť se jedná o spolek zaměřený na řízení týkající se budoucího vybudování obchvatu města Třebíče, resp. na zapojení do jednání týkajících se plánování a následného vybudování obchvatu, to byl právě navrhovatel i), který mohl vyvinout odpovídající iniciativu směrem k informování obyvatel dotčených lokalit. Pokud by zdejší soud argumentaci navrhovatelů přisvědčil, tak by to znamenalo zpochybnění stavebním zákonem stanovené úpravy zveřejňování povinných údajů na úřední desce v rámci procesu přijímání zásad územního rozvoje; k takovému kroku zdejší soud, shodně s dosavadní judikaturou Nejvyššího správního soudu, neshledal důvod.

41. Pokud byl v projednávaném případě zvolen tzv. zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje ve smyslu § 42a stavebního zákona, tak to rovněž neznamená, že by navrhovatelé byli zbaveni možnosti podávat připomínky a že by byli zkráceni na svých právech.
42. Podle § 42a odst. 1 stavebního zákona se zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje použije při pořizování aktualizace nevyžadující zpracování variant řešení. Zkrácený postup navazuje na zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje v uplynulém období, nebo na rozhodnutí zastupitelstva kraje o pořízení aktualizace zásad územního rozvoje a o jejím obsahu, v druhém případě se zpráva o uplatňování nepořizuje.
43. Podle § 42a odst. 2 věty první a druhé stavebního zákona rozhoduje zastupitelstvo kraje o pořízení aktualizace zásad územního rozvoje a jejím obsahu z vlastního podnětu nebo na návrh. Návrh na pořízení aktualizace zásad územního rozvoje mohou podat ministerstva, jiné ústřední orgány státní správy, obce přímo dotčené navrhovanou aktualizací, sousední kraje a oprávněný investor.
44. Podle § 42b odst. 2 stavebního zákona krajský úřad doručí veřejnou vyhláškou návrh aktualizace zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, a oznámení o konání veřejného projednání. Dále se postupuje obdobně podle § 39 odst. 1 věty druhé a třetí.
45. Podle § 42b odst. 3 stavebního zákona krajský úřad projedná návrh aktualizace zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů, pokud se zpracovává, obdobně podle § 37 odst. 4 a podle § 37 odst. 5 stavebního zákona s tím, že vyjádření k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území mohou zde uvedené orgány uplatnit nejpozději do 15 dnů ode dne jednání, jinak se k nim nepřihlíží.
46. Podle § 42b odst. 4 stavebního zákona uplatní dotčené orgány do 7 dnů ode dne veřejného projednání svá stanoviska k návrhu aktualizace a vyjádření k vyhodnocení vlivů, jinak se k nim nepřihlíží. Pro uplatňování námitek a připomínek se použije obdobně § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona.
47. Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti podat námítky proti návrhu zásad územního rozvoje. Námítky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit do 7 dnů ode dne veřejného projednání. Dotčené orgány a ministerstvo uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného jednání (§ 37 odst. 2) změněny. Ve stejné lhůtě může každý uplatnit připomínky k návrhu a vyhodnocení. K později uplatněným námítkám, stanoviskům a

připomínkám se nepřihlíží. Dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti musí být na tuto skutečnost upozorněni.

48. Pokud tedy navrhovatelé namítají, že volbou zkráceného postupu pořizování aktualizace zásad územního rozvoje byla zúžena informovanost dotčených osob o daném postupu (byla vypuštěna fáze společného jednání a s ním spojeném zveřejnění návrhu opatření obecné povahy) i možnost se do něj zapojit, tak v projednávaném případě byla veřejná vyhláška o oznámení veřejného projednání návrhu aktualizace č. 6 ZÚR KrV vyvěšena na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina dne 29.10.2018 a snata dne 11.12.2018, současně jak je uvedeno v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV, bylo uplatněno celkem 6 připomínek. Navrhovatelé tedy měli možnost se seznámit se skutečností, že byl vypracován návrh aktualizace č. 6 ZÚR KrV, jakož i s obsahem tohoto návrhu, a stejně tak měli možnost uplatnit připomínky, kterou však nevyužili; skutečnost, že navrhovatelé tak neučinili, nemůže tudíž jít k tíži odpůrce.
49. Dále navrhovatelé namítají, že z toho důvodu, že obchvat, který byl součástí zásad územního rozvoje Kraje Vysočina v jejich původní podobě vydané v roce 2008, z nich byl následně vypuštěn, tak dotčené osoby mohly důvodně předpokládat, že prostor pro uplatnění výhrad k obchvatu bude od té chvíle výlučně v územním plánu města Třebíče.
50. K tomu zdejší soud uvádí, že z obsahu napadené aktualizace č. 6 ZÚR KrV (strana 90 až 101 odůvodnění aktualizace zásad územního rozvoje) plyne vývoj hledání řešení obchvatu Třebíče, kdy bylo zvažováno několik variant a subvariant, jež byly obsahem různých studií, které byly za tímto účelem vypracovány; výsledné varianty byly následně obsaženy ve změnách územního plánu města Třebíče (změna č. IIB z roku 2004 reflektující jihozápadní a jižní úsek obchvatu vymezený dle Vyhledávací studie Aktualizace studie tahu silnice I/23 v úseku hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka /VIAPONT s.r.o., 2004/; ve vztahu k jihovýchodní trase obchvatu pak byla vydána změna územního plánu č. VIB – III. etapa z roku 2008 reflektující výsledky Technické studie Přeložky silnice I/23 Třebíč – jihovýchodní obchvat /Dopravoprojekt Brno, 11/2007/, kdy výsledky této studie se promítly také ve změně č. 4 územního plánu města Stráž z roku 2008). Trasa jihovýchodního úseku obchvatu se však vyvíjela i nadále a za tímto účelem byly vypracovány další studie, stejně jako byly vypracovány i studie řešící propojení jihozápadního a jihovýchodního úseku obchvatu; další studie se poté zabývaly optimalizací trasy obchvatu s ohledem na plánování dopravy nadrozměrného a těžkého nákladu do jaderné elektrárny Dukovany v souvislosti s dostavbou nových jaderných bloků. Trasa obchvatu (v kombinaci jihozápadního a jižního úseku dle Vyhledávací studie Aktualizace studie tahu silnice I/23 v úseku hranice Jihočeského kraje – křižovatka D 1 Kývalka /VIAPONT s.r.o., 2004/, zakotvené v územním plánu města Třebíče změnou č. IIB v roce 2004, a jihovýchodního úseku ve výsledné variantě dle Technické studie II. etapa přeložky silnice I/23 v jihovýchodní části města Třebíče /Dopravoprojekt Brno, 06/2005/) byla vymezena v zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina vydaných v roce 2008. Jak uvádějí i sami navrhovatelé, obchvat Třebíče z nich byl následně vypuštěn; stalo se tak v důsledku aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, vydané v roce 2012, s odůvodněním, že se jedná o obchvat, který je řešitelný na území jedné obce a není tak nezbytné prostřednictvím zásad územního rozvoje zajistit vzájemnou koordinaci územně plánovací činnosti obcí. Vymezení obchvatu města Třebíče v zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina bylo tedy v rámci aktualizace č. 1 zásad územního rozvoje Kraje Vysočina nahrazeno úkolem pro územní plánování

prověřit a stabilizovat umístění obchvatu města Třebíče na silnici I/23 s tím, že přesné vymezení a územní stabilizaci koridoru je optimální řešit na úrovni územního plánu, tedy v podrobnějším měřítku.

51. Pokud jde o důvody, z nichž plyne, proč byl koridor (nyní napadeným opatřením obecné povahy) vymezen na úrovni zásad územního rozvoje, ty se podávají na str. 89 až str. 90 aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
52. Zaprvé se jedná o skutečnost, že podle výsledků celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic České republiky z roku 2016 je stávající průjezdní úsek silnice I/23 zastavěným a hustě obydleným územím města Třebíče zatížen intenzitou automobilové dopravy překračující ve většině úseků 15 000 vozidel v obou směrech za 24 hodin a takto dopravně vysoce zatížený průtah silnice 1. třídy městem představuje prostorovou, provozní i mentální bariéru, která rozděluje město na dvě části a představuje zátěž centra města hlukem, vibracemi a znečištěním ovzduší a představuje nebezpečný prostor pro pohyb chodců a cyklistů. Proto je žádoucí odvedení tranzitní automobilové dopravy, zejména těžké nákladní dopravy, projíždějící dnes průjezdním úsekem silnice mimo centrální část města, na obchvat.
53. Druhý důvod spočívá v tom, že silnice I/23 je v úseku z Jindřichova Hradce v Jihočeském kraji až do Rosic, resp. až po napojení silnice I/23 na dálnici D1 v Jihomoravském kraji, ve spojení se silnicí I/34 v úseku České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec, součástí jediného přímého silničního spojení krajského města České Budějovice v Jihočeském kraji s krajským městem Brnem v Jihomoravském kraji jižně od D1, paralelně k dálnici. Dlouhodobým záměrem všech tří dotčených krajů je postupně zlepšit technické parametry silnice I/23 v celém tahu, zejména pak nahradit průjezdní úseky silnice zastavěnými územími obcí obchvaty a vytvořit tak v celé trase silnice I/23 koordinovaný homogenizovaný tah v parametrech odpovídajících kapacitní silnici 1.třídy zajišťující kapacitní a rychlé dopravní spojení Jihočeského a Jihomoravského kraje; jedním z kapacitně nevyhovujících průjezdních úseků silnice I/23 je poté právě průjezdní úsek silnice I/23 zastavěným územím centra města Třebíče.
54. Třetím důvodem je to, že jihozápadní a jižní segment navrhovaného obchvatu Třebíče (úsek mezi navrhovaným napojením obchvatu na stávající tah silnice I/23 na západě, v části města Borovina, a silnicí II/351 směr Hrotovice) je součástí trasy určené pro potenciální přepravu nadrozměrných a těžkých nákladů technologického vybavení pro výstavbu jednoho nebo dvou nových bloků Jaderné elektrárny Dukovany. Příslušné dva segmenty obchvatu města Třebíče mají proto strategický význam pro stát pro případ rozhodnutí vlády o výstavbě nového bloku, resp. nových bloků Jaderné elektrárny Dukovany. Prostřednictvím zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a na ně navazujících územních plánů je tak nezbytné zajistit ochranu území pro možnost umístění a realizace dopravní trasy pro dopravu nadrozměrných nákladů pro výstavbu nových jaderných zdrojů v prostoru Dukovan v širkových a směrových parametrech odpovídajících předpokládaným rozměrům a hmotnosti nadrozměrných a těžkých komponentů směřujících v případě výstavby nových jaderných zdrojů v Dukovanech od dálnice D1 do Dukovan.
55. Posledním důvodem je skutečnost, že trasa obchvatu I/23 města Třebíče, včetně napojení obchvatu na stávající trasu silnice I/23, je navržena na území více obcí. Z převažující části je koridor vymezený ve správním území města Třebíče, okrajově však navrhovaný koridor zasahuje také do správního území obcí Střítež a Kozichovice. Prostřednictvím zásad

územního rozvoje je tak nezbytné zajistit koordinaci územně plánovacích činností dotčených obcí při zpřesňování tohoto koridoru v územních plánech.

56. Zdejší soud, bez ohledu na výše shrnutý komplikovaný vývoj hledání odpovídající úrovně územně plánovací dokumentace pro vymezení koridoru pro obchvat města Třebíče, nemůže přisvědčit námitce, že dotčené osoby mohly (v důsledku aktualizace č. 1 zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, vydané v roce 2012) důvodně předpokládat, že prostor pro uplatnění výhrad k obchvatu Třebíče bude následně pouze v procesu pořizování územního plánu; bylo věcí navrhovatelů, aby sami ve vlastním zájmu sledovali vývoj plánované regulace, bez ohledu na skutečnost, zda byla obsažena v návrhu územního plánu či následně (opětovně) v návrhu (aktualizace) zásad územního rozvoje; z argumentace navrhovatelů neplyne nic, z čeho by bylo možné dovozovat, že by navrhovatelé neměli možnost seznámit se s jednotlivými částmi územně plánovací dokumentace týkající se obchvatu města Třebíče, jak byla v průběhu času přijímána resp. měněna či aktualizována, a v rámci procesu jejich přijímání resp. změny či aktualizace uplatňovat svá zákonná práva.
57. Navrhovatelé dále namítají, že v případě v budoucnu schvalovaného územního plánu již nebudou přezkoumávány výhrady týkající se koridoru vymezeného v zásadách územního rozvoje; v budoucnu tak podle navrhovatelů dojde k zásahu do jejich vlastnického práva na základě nepřezkoumatelného podkladu.
58. K tomu zdejší soud uvádí, že jak plyne z § 36 odst. 3 stavebního zákona, zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.
59. Uvedenému požadavku odpovídá i forma přijaté koncepce – jedná se o vymezení 150 metrů širokého koridoru (str. 59 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV) v řešeném území o měřítku odpovídajícímu § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, podle něhož platí, že výkresy, které jsou součástí grafické části zásad územního rozvoje, se vydávají v měřítku 1 : 100 000 nebo v odůvodněných případech 1 : 50 000, popřípadě 1 : 200 000. Výkres širších vztahů se zpracovává a vydává v měřítku 1 : 500 000. Výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku. Ve výkresech se vyznačí hranice řešeného území.
60. Jak již bylo výše uvedeno, aktualizací č. 6 ZÚR KrV byla zohledněna ta skutečnost, že z pokračujícího prověřování optimální trasy obchvatu Třebíče v souvislosti s pořízením nového územního plánu města Třebíče je zřejmé, že optimální trasa obchvatu s největší pravděpodobností zasáhne i na správní území obcí Strážnice a Kozichovice, že koridor pro umístění nové stavby „obchvat I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23“ je koridorem stavby nadmístního významu, se strategickým významem pro rozvoj vybrané silniční sítě Kraje Vysočina a zároveň se strategickým významem pro možný transport nadrozměrného a těžkého nákladu do Jaderné elektrárny Dukovany. Obecný úkol pro územní plánování města Třebíče prověřit a stabilizovat trasu obchvatu na svém území je nahrazen explicitním vymezením územně konkrétně specifikovaného koridoru v zásadách územního rozvoje.

61. S ohledem na uvedené podle zdejšího soudu nelze dovozovat, že by aktualizace č. 6 ZÚR KrV vytvářela nepřezkoumatelný předpoklad pro zásah do vlastnického práva navrhovatelů v navazujících řízeních, jak bude rozvedeno níže.
62. Pokud v těchto navazujících řízeních bude vymezována konkrétní podoba záměru obchvatu, tak zdejší soud souhlasí s navrhovatelem v tom, že (kupř. v případě schvalovaného územního plánu) již nebudou přezkoumávány výhrady týkající se vymezení samotného koridoru pro obchvat města Třebíče vymezeného v zásadách územního rozvoje. Platí, že pořizovatel územního plánu je povinen jeho obsah upravit způsobem souladným právě se zásadami územního rozvoje; skutečnost, že v územním plánu (či v územním řízení na konkrétní stavební záměr) nebudou řešeny otázky, které jsou řešeny na úrovni zásad územního rozvoje, v tomto případě vymezení koridoru, tedy pásma v území, v němž se bude obchvat umísťovat, však nelze považovat za vadu postupu pořizovatele zásad územního rozvoje ani územního plánu, nýbrž za důsledek zákonné úpravy systematiky tvorby pravidel pro regulaci území, jež plyne ze stavebního zákona. Zdejší soud k tomu dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.8.2016, č.j. 4 As 88/2016-35, podle něhož *„Je třeba zohlednit to, že pořízení a vydání jednotlivých aktů územně plánovací dokumentace je jednak dlouhodobý proces, zpravidla trvající více let, jednak záměry územního plánování nejsou statické a podléhají změnám. Územní plány jsou tak pravidelně vyhodnocovány a měněny (§ 55 stavebního zákona z roku 2006), a stejně tak podléhají pravidelné revizi a aktualizaci i zásady územního rozvoje (§ 42 stavebního zákona z roku 2006) a politika územního rozvoje (§ 35 stavebního zákona z roku 2006). Právní předpisy s touto dynamikou počítají a pracují s ní. Podle § 54 odst. 5 stavebního zákona z roku 2006 tak platí, že „[o]bec je povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem a následně schválenou politikou územního rozvoje. Do té doby nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem nebo s politikou územního rozvoje.“ Lze tedy konstatovat, že samotný stavební zákon z roku 2006 počítá s tím, že územní plán může obsahovat určité řešení záležitostí nadmístního významu, které se může následně dostat do rozporu s vymezením těchto záležitostí republikového významu obsaženým v později vydané politice územního rozvoje nebo s vymezením záležitostí nadmístního významu (včetně záležitostí republikového významu) v následně vydaných zásadách územního rozvoje, popř. v jejich aktualizaci. Lze tedy dát za pravdu stěžovateli, pokud uvádí, že vymezení přeložky silnice I/38 jakožto součásti koridoru silniční dopravy S8 v jím vydaném napadeném územním plánu nijak neomezuje Jihomoravský kraj, aby v pozdějších (dosud však stále nevydaných) zásadách územního rozvoje tento koridor prověřil, konkretizoval a na základě toho vymezil odlišným způsobem od řešení přijatého odpůrcem. V takovém případě by se zřejmě uplatnilo § 54 odst. 5 stavebního zákona z roku 2006 a tato část napadeného územního plánu by se stala neaplikovatelnou a odpůrce by měl povinnost svůj územní plán změnit takovým způsobem, aby byl v souladu se zásadami územního rozvoje“.* Zdejší soud rovněž v této souvislosti zdůrazňuje, že s ohledem na skutečnost, že koridor prochází územím více obcí a souvisí s dopravní koncepcí Kraje Vysočina, a nejen města Třebíče, jak plyne z napadeného opatření obecné povahy, je naopak žádoucí řešit jej nejprve na úrovni zásad územního rozvoje, a nikoli kupř. tzv. salámovou metodou na úrovni územních plánů jednotlivých obcí, jak poukázal u jednání zástupce osoby zúčastněné na řízení města Třebíče.
63. Pokud jde dále o u jednání rozvinuté argumenty navrhovatelů a osoby zúčastněné řízení Ředitelství silnic a dálnic České republiky akcentující navazující či paralelně běžící řízení

na úrovni změny územního plánu či územního řízení, tak tyto argumenty s nyní posuzovanou věcí nemají žádnou souvislost a zdejšímu soudu nepřisluší se k nim (k jejich průběhu, podmínkám, či tvrzeným vadám) jakkoli vyjadřovat; podstatné pro tato řízení je z pohledu nyní posuzované věci pouze to, zda napadené opatření obecné povahy vydané na úrovni zásad územního rozvoje coby klíčový koncepční dokument v rámci soudního přezkumu obстоjí, či nikoli.

64. Pokud jde o namítaný „konzultativní charakter“ účasti vlastníků v procesu pořizování zásad územního rozvoje, tak zdejší soud již výše uvedl, že stavební zákon upravuje postup podávání námitek a připomínek a jejich vypořádání; z argumentace navrhovatelů přitom podle zdejšího soudu neplynou žádné skutečnosti, podle nichž by postup při vydávání aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje měl těmto pravidlům odporovat, a že by tudíž nemohli podat připomínky.
65. Zdejší soud tedy ani ve světle argumentace navrhovatelů neshledal žádné pochybení odpůrce při pořizování a vydávání napadeného opatření obecné povahy – aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
66. Pokud jde o čtvrtý krok algoritmu přezkumu opatření obecné povahy, v rámci něhož soud posuzuje otázky obsahového souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem, kde navrhovatelé rovněž uplatnili návrhové body, tedy pokud jde o soulad napadeného opatření s hmotněprávními předpisy, tím se zdejší soud bude zabývat níže.

V.B

67. Navrhovatelé opakovaně namítají, že vymezení koridoru nebylo prověřeno z hlediska možných variant (navrhovatelé u jednání akcentovali zejména tzv. exogenní variantu vedenou dále od města směrem na jih, která je podle nich lepším řešením, než „průtah jižní částí města Třebíče). Podle navrhovatelů obsáhla část aktualizace č. 6 ZÚR KrV popisující v minulosti zvažované varianty obchvatu nepředstavuje vymezení variant prověřovaných v rámci procesu územního plánování, ale shrnutí neformálních postupů technického charakteru. I s tím zdejší soud souhlasí, ovšem ani v tom nelze spatřovat nezákonnost, pro kterou by měl zdejší soud napadené opatření obecné povahy zrušit.
68. Podle § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona je součástí odůvodnění zásad územního rozvoje kromě náležitostí vyplývajících ze správního řádu zejména komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty.
69. Podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. stanoví Ministerstvo životního prostředí nebo orgán kraje v přenesené působnosti (dále jen "orgán kraje") při pořizování politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně návrhu zpracování možných variant řešení. Tyto požadavky zpracovatel vyhodnocení vlivů na životní prostředí ve vyhodnocení zohlední nebo uvede důvody, pro které tak neučinil. Pokud vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje náležitosti podle zvláštního právního předpisu, je Ministerstvo nebo orgán kraje oprávněn požadovat jeho dopracování. Při pořizování územního plánu stanoví orgán kraje na základě kritérií uvedených v příloze č. 8 k tomuto zákonu případný požadavek na zpracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí.
70. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2013, č.j. 4 AOs 1/2012-105, č. 2848/2013 Sb. NSS, „*Ze zákona neplatí 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. Taková povinnost může být stanovena jednak některým z dotčených orgánů na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, jednak může vyplynout z obsahu námitek uplatněných v rámci pořizování zásad územního rozvoje“.

71. V projednávaném případě podle zdejšího soudu nebyl pořizovatel povinen v rámci aktualizace
č. 6 ZÚR KrV navrhnout a nechat posuzovat více variant koridorů pro obchvat města Třebíče, a to ani variantu exogenní. Jak plyne ze stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, č.j. MZP/2018/710/272, k potřebě posouzení obsahu aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje z hlediska vlivů na životní prostředí, vydaného dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., konkrétně bodu 1. a) odůvodnění tohoto stanoviska, Ministerstvo životního prostředí s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., zejména k popisu jednotlivých záměrů, charakteristice dotčeného území, požaduje posouzení aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 z hlediska vlivů na životní prostředí a zároveň stanoví podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí, proto je nezbytné provést jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. Z předmětného stanoviska Ministerstva životního prostředí dále plyne, že návrh obsahu aktualizace č. 6 ZÚR KrV obsahuje invariantní řešení čtyř záměrů, a to obchvat Brtnice na silnici II/405, obchvat Zašovic na silnici II/405, obchvat Třebíče na silnici I/23 a obchvat Slavetic na silnici II/152. Z hlediska cíle návrhu této aktualizace, její podrobnosti a jejích potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je jednovariantní řešení dostačující. Ministerstvo životního prostředí tedy ve svém stanovisku neuložilo pořizovateli zpracovat varianty koridoru pro obchvat města Třebíče. Ze správního spisu dále plyne, že k návrhu aktualizace č. 6 ZÚR KrV vydalo Ministerstvo životního prostředí podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb. souhlasné stanovisko ze dne 5.3.2019, č.j. MZP/2019/710/588.
72. Zdejší soud dále upozorňuje, že z dokumentu „III.A Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – část A“ z března 2019 (dále jen „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“) plyne, že u žádného ze záměrů nebyly zjištěny významné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví, proto je invariantní řešení dostačující.
73. Dále zdejší soud podotýká, že sami navrhovatelé uvádějí, že proti návrhu aktualizace č. 6 ZÚR KrV neuplatnili připomínky; za nepřipadný proto považuje zdejší soud požadavek, že to mělo být město Třebíč, které mělo v námitkách požadovat posouzení více variant záměru; byli-li navrhovatelé v tomto směru v průběhu procesu pořizování aktualizace č. 6 ZÚR KrV pasivní, jde tato skutečnost k jejich tíži a nelze ji klást za vinu městu Třebíči, obzvláště za situace, kdy legitimní důvody, proč tak město Třebíč neučinilo, plynou ze samotného obsahu aktualizace č. 6 ZÚR KrV, která shrnuje vývoj hledání možných variant obchvatu města; i z vyjádření odpůrce a města Třebíče u jednání plyne, že se tématice obchvatu města v minulosti věnovali takřka desetiletí, přičemž z odůvodnění obsahu aktualizace č. 6 ZÚR KrV je zřejmé, proč odpůrce přistoupil k návrhu invariantního řešení. V odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV je podle zdejšího soudu dostatečným způsobem vysvětlen vývoj vymezení koridoru obchvatu města Třebíče, jež zahrnoval téměř dvacet let prověřování mnoha variant a subvariant konkrétní trasy

obchvatu; z odůvodnění plyne, jakým způsobem a proč byla prostřednictvím aktualizace č. 6 ZÚR KrV posuzována i vymezena právě konečná varianta (viz navrhovateli zmiňovaná exogenní varianta obchvatu, k níž odpůrce v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV vysvětluje, proč byla v minulosti v rámci pořizování konceptu územního plánu vyššího územního samosprávného celku Kraje Vysočina resp. příslušných technických studií vyhodnocena jako neakceptovatelná – str. 92 a 93 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV).

74. Pokud navrhovatel i) namítá, že v minulosti opakovaně variantní posouzení požadoval a o tomto jeho požadavku byl pořizovatel a odpůrce informován, tak jak již bylo výše zdůrazněno, podstatné je, zda takovou připomínku uplatnil v rámci pořizování aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, což neučinil.
75. Pokud tedy navrhovatelé u jednání zdůraznili, že vhodnější by byla tzv. exogenní varianta obchvatu vedená dále od města Třebíče, přičemž v návrhu podrobně rozvedli, že zdůvodnění neakceptovatelnosti této varianty nemůže obstát, tak taková argumentace nemůže mít vliv na zákonnost postupu odpůrce, neboť podmínky pro zvažování již jediného zvoleného řešení koridoru obchvatu byly v daném případě splněny a exogenní varianta již nebyla předmětem ani návrhu ani hodnocení řešení koridoru obchvatu v aktualizaci č. 6 ZÚR KrV; tím spíše se otázce vhodnosti této varianty nemůže věnovat zdejší soud v rámci soudního přezkumu napadeného opatření obecné povahy.
76. Zdejší soud dále, také v souvislosti s argumentací navrhovatelů vytýkající zvolenému řešení nepřezkoumatelnost a nelogičnost, odkazuje na shrnutí zdůvodnění zvolené trasy obchvatu zapracované v aktualizaci č. 6 ZÚR KrV (ve vztahu k prvnímu z důvodů vymezení obchvatu, podle kterého současný průtah silnice I/23 městem představuje prostorovou, provozní i mentální bariéru, která rozděluje město na dvě části a představuje zátěž centra města hlukem, vibracemi a znečištěním ovzduší a představuje nebezpečný prostor pro pohyb chodců a cyklistů, a proto je podle odpůrce žádoucí odvedení tranzitní automobilové dopravy, zejména těžké nákladní dopravy, projíždějící dnes průjezdním úsekem silnice mimo centrální část města, na obchvat – viz str. 100 odůvodnění), a sice že důvodem pro definitivní volbu právě této trasy je její prokazatelná dopravní účinnost pro odvedení tranzitní automobilové dopravy směřující po silnici I/23 ze západu na východ přes území města Třebíče, resp. tranzitní automobilové dopravy směřující ze silnice I/23 na silnici II/360 směr Jaroměřice nad Rokytnou nebo na silnici II/351 směr Hrotovice, mimo centrální část města. Obchvat však zároveň, vzhledem k jeho vedení bezprostředně po jižním obvodu zastavěného území města, bude sloužit pro dopravní obsluhu celé jižní části města. Na obchvat mají být přímo napojeny ulice Znojemská a Hrotovická, které nejenže dopravně napojují a obsluhují obytná území v jižní části města, ale zároveň dopravně napojují a obsluhují stávající průmyslovou zónu v jihovýchodním segmentu města a postupně se rozvíjející obchodní zóny v jižní části města. Funkce velmi náročné na objem generované dopravy tak bude možné napojit přímo na obchvat, bez nutnosti závleku dopravy generované průmyslovou zónou i obchodními zařízeními do centrální části města. Také doprava směřující do obchodní zóny z obcí ve spádovém území města bude moci využít obchvatu města. V tomto směru je tedy poloha koridoru i dostatečně podrobně a logicky zdůvodněna.
77. Pokud navrhovatelé namítají, že v rámci posuzování vlivů záměru jihozápadní části obchvatu města na životní prostředí (EIA) doporučil příslušný orgán EIA prověřit vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v „exogenní variantě trasy přeložky“,

k čemuž navrhovatelé odkazují na závěr zjišťovacího řízení – řízení pro záměr „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ – ze dne 27.3.2018, č.j. KUJI 23779/2018, tak dokazováním z internetových stránek portálu „CENIA“ – informační systém EIA zdejší soud zjistil, že vydání tohoto závěru nesouvisí s přípravou aktualizace zásad územního rozvoje, nýbrž s řízením o umístění konkrétního stavebního záměru, které probíhalo zřejmě souběžně s přípravou aktualizace č. 6 ZÚR KrV, uvedená listina tedy nemá s nyní posuzovanou věcí žádnou souvislost. Ve vztahu k napadené aktualizaci č. 6 ZÚR KrV je podstatné stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, č.j. MZP/2018/710/272, (jež je součástí správního spisu) vydané dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., z něhož vyplynulo, že ve vztahu k aktualizaci č. 6 ZÚR KrV, konkrétně mj. ve vztahu k ochvatu města Třebíče, je jednovariantní řešení dostačující.

78. Podle zdejšího soudu závěry zjišťovacích řízení pro konkrétní stavební záměry nejsou relevantní pro nyní přezkoumávanou aktualizaci č. 6 ZÚR KrV, stejně jako nejsou relevantní listiny předložené osobou zúčastněnou na řízení – Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky, z nichž zdejšímu soudu u jednání vyplynulo pouze to, že také Ředitelství silnic a dálnic České republiky se v minulosti v rámci své činnosti různými variantami obchvatu města Třebíče, včetně tzv. exogenní varianty, zabývalo. Podstatné z hlediska soudního přezkumu je pouze to, zda ob stojí odpůrcem zvolené řešení koridoru pro obchvat města Třebíče tak, jak se promítlo do aktualizace č. 6 ZÚR KrV a jejího odůvodnění; případné vady napadeného opatření obecné povahy by nadto stěží mohly zhojit jakékoli listiny předkládané kteroukoli z osob na řízení zúčastněných.
79. Navrhovatelé dále namítají, že v části posouzení vlivů na obyvatelstvo a zdraví nejsou porovnány klady a zápory ponechání komunikace v současné trase (nulová varianta) a v podobě navrhované (aktivní varianta); navrhovatelé v této souvislosti odkazují na § 5 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.
80. K tomu zdejší soud uvádí, že § 5 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. upravuje způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí. V projednávaném případě se nicméně jedná o aktualizaci zásad územního rozvoje, nejedná se tedy o záměr, nýbrž o koncepci.
81. Jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21.6.2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, *„Soud v obecně rovině poznamenává, že dle bodu 2 přílohy stavebního zákona z roku 2006 je třeba ve vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí uvést údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace (totožná norma je pro ostatní koncepce obsažena v § 10b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Stavební zákon z roku 2006 ukládá, aby byly zhodnoceny nejen vlivy provedení koncepce, nýbrž též vlivy jejího neprovedení (tj. tzv. nulové varianty). Smyslem tohoto postupu je získat co nejobektivnější podklad pro zhodnocení, jaké klady a zápory přinese koncepce oproti situaci, kdyby koncepce schválena nebyla“.*
82. Podle § 10b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. zahrnuje posuzování koncepce zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění.
83. Podle § 10i odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. se při posuzování vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí postupuje podle

zvláštního právního předpisu (stavebního zákona). Ustanovení § 20, § 21 písm. k) a § 22 písm. d) tím nejsou dotčena. Ustanovení § 2, 3, 10a, 10b a 10h se použijí obdobně a s tím, že zjišťovací řízení a veřejné projednání se postupem podle tohoto zákona neprovádí. Ustanovení § 10g se použije přiměřeně.

84. Jak již zdejší soud výše uvedl, součástí správního spisu je dokument Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, jehož předmětem je vyhodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV - mimo jiné i vymezení koridoru pro umístění nové stavby obchvatu I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23, na životní prostředí; jeho závěry jsou pak převzaty odůvodněním napadeného opatření obecné povahy.
85. Konkrétně k výše uvedené námitce navrhovatelů zdejší soud odkazuje na část 3., bod 3.9 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, který se zabývá současným stavem životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaným vývojem, pokud by nebyla uplatněna aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, konkrétně ve vztahu ke složce „obyvatelstvo a hygiena prostředí“, a to ohledně celého obsahu aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, tj. nikoli pouze ve vztahu k ochvatu Třebíče. Dále část 4., bod 4.1.8. se zabývá analýzou možného významného ovlivnění obyvatelstva a hygieny prostředí uplatněním aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, opět ve vztahu k celému obsahu aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, a dále bod 4.2.3 se zabývá možným významným ovlivněním uplatnění aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, tu specificky ve vztahu k Třebíči, přičemž tento bod obsahuje i vyhodnocení vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí. Dále část 5., která řeší současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje významně ovlivněny zejména s ohledem na zvláště chráněná území, ptáčí oblasti a evropsky významné lokality, kdy konkrétně bod 5.8 řeší vliv na obyvatelstvo a hygienu prostředí. Dále část 6., jejímž předmětem je zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; v bodě 6.1.3 je poté uvedeno zhodnocení ve vztahu k obchvatu Třebíče, v bodě 6.2.1 je obsaženo vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v oblasti Třebíče, kdy kapitoly C. „Předpokládané vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti“ a D.2. „Specifikace významných kumulativních a synergických vlivů ve spojení s hodnoceným záměrem“ taktéž obsahují hodnocení vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí.
86. V bodě 6.1.3 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je v rámci hodnocení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví v odstavci „obyvatelstvo“ (strana 113 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí) uvedeno, že *„Příznivé vlivy na centrální část města, dosud zatíženou průjezdní dopravou po I/23, budou mít dopady na větší počet obyvatel než případné nepříznivé vlivy přeložky v oblasti Borovína, kde zasáhnou menší počet obyvatel a kde se (na rozdíl od centra města) dají nepříznivé vlivy účinně řešit efektivními technickými, organizačními a kompenzačními opatřeními. Vliv je identifikován jako neutrální až mírně pozitivní přímý a trvalý“*. Pokud navrhovatelé uvádějí, že toto konstatování představuje jediné porovnání dopadu nulové a aktivní varianty na obyvatele, tak jak bylo výše shrnuto, hodnocení vlivu na obyvatelstvo obsahují také jiné části dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

87. Je pravdou, že v navrhovateli odkazovaném bodě 6.1.3 části „obyvatelstvo a veřejné zdraví“, odstavci „obyvatelstvo“, je uvedeno hodnocení pouze ve vztahu k místní části Borovina, nikoli k dalším potenciálně dotčeným částem Třebíče v důsledku vymezení obchvatu, tedy kupříkladu k části Horka-Domky, jak namítají navrhovatelé; to však nezakládá nepřezkoumatelnost aktualizace č. 6 ZÚR KrV, jak bude rozvedeno níže. Zdejší soud k tomu podotýká, že v bodě 6.2.1, který obsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je v bodě A, odstavci „dotčené obce“, uvedeno: Třebíč (k.ú. Třebíč – městské části Radostín, Horka-Domky, Borovina, k.ú. Řípov), Kožichovice (k.ú. Kožichovice), Strážec (k.ú. Strážec u Třebíče); stejné vymezení dotčených oblastí obsahuje také bod 4.2.3, zabývající se oblastí Třebíče v rámci prostorové analýzy charakteristik životního prostředí, které by mohly být uplatněním aktualizace č. 6 ZÚR KrV významně ovlivněny.
88. Pokud navrhovatelé namítají, že kromě části Borovina budou zasaženi také obyvatelé sídliště Horka-Domky, tak podle zdejšího soudu z odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV ve spojení s jeho grafickou částí předně nelze dovozovat, že by se koridor přibližoval k lokalitě Horka-Domky až na 50 metrů, jak tvrdí navrhovatelé. Z dokumentace k napadenému opatření obecné povahy plyne, že oblast Horka-Domky leží mezi průtahem silnice I/23 vedoucím městem (severně od sídliště Horka-Domky) a vymezenou trasou koridoru (jižně od sídliště Horka-Domky), která zasahuje pouze malou část zastavěného trvale obydleného území tím, že se k ní přibližuje, a poté pokračuje dále po jejím okraji za poliklinikou a hypermarketem, což plyne ze strany 99 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV. Definitivní trasa obchvatu je navržena od západu od železniční zastávky v Borovině tunelem pod starým fotbalovým hřištěm do Terovského údolí, v údolí využívá stopy stávající ulice Koželušská a před Janovým mlýnem překonává Libušino údolí a stoupá na Horka-Domky, kde je dále vedena zářezem za poliklinikou a hypermarketem Albert, pokračuje v ose ulice Spojovací a za průmyslovou zónou, na hraně Lorenzových sadů, klesá dolů do údolí Jihlavy, podchází pod železniční trať a rampovištěm mimoúrovňové křižovatky se v údolí řeky napojuje na ulici Brněnskou, resp. Rafaelovu. Z uvedeného slovního popisu je ve spojení s grafickou částí opatření obecné povahy zjevné, že koridor je veden za poliklinikou a hypermarketem, tedy nikoli skrze obytnou část Horka-Domky.
89. Podle zdejšího soudu lze na základě grafické části aktualizace č. 6 ZÚR KrV ve spojení s jejím odůvodněním odpůrci přisvědčit, že zvolená varianta koridoru odvede tranzitní automobilovou dopravu směřující po silnici I/23 přes území města Třebíče mimo centrální část města – tedy i od severní části sídliště Horka-Domky, kde se k němu v jižní části pouze částečně přiblíží. Pokud tedy odpůrce dovodil, že vlivy přeložky na centrální část města Třebíče, dosud zatíženou průjezdní dopravou po silnici I/23, budou mít příznivé dopady na větší počet obyvatel než případné nepříznivé vlivy přeložky v oblasti Borovina, čímž bude ve srovnání s nulovou variantou zasažen menší počet obyvatel, tak zdejší soud na tomto závěru žádné vady neshledává, a to také s přihlédnutím k závěrům Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.
90. Přestože koridor prochází částí Borovina (přičemž vlivem na tuto část se Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dostatečným způsobem zabývalo), z vyhodnocení lokalizace koridoru jako celku v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV a Vyhodnocení vlivů na životní prostředí plyne, že obchvat odvede dopravu ze zastavěných resp. obydlených částí města. V tomto směru pak nelze souhlasit s navrhovateli v tom, že není splněno zadání aktualizace, kdy podle navrhovatelů není vymezen koridor pro obchvat, ale jde pouze o

„jinak umístěnou podobu průtahu městem“; takový závěr z grafické části, ve spojení s odůvodněním aktualizace včetně Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a jakož i dokumentu „III.C Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – část C-F“ nevyplývá. Zdejší soud v této souvislosti odkazuje na souhrnné hodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV na životní prostředí ve vztahu k obchvatu I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23 (strana 111 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí), a sice že v územním plánu města Třebíče je koridor pro obchvat vymezen, ale částečně neodpovídá specifickým požadavkům pro přepravu nadrozměrných nákladů pro výstavbu nových jaderných zdrojů v lokalitě Dukovany. V současnosti silnice I. třídy prochází středem města v nedostatečných směrových parametrech vedení trasy, což je dáno především okolní obytnou zástavbou. Průtah silnice I. třídy negativně ovlivňuje životní prostředí a zdraví obyvatel zejména obtěžováním nadměrným hlukem a exhalacemi. Průtah silnice I. třídy zhoršuje dopravně bezpečnostní situaci, snížena je především bezpečnost chodců. Přeložením silnice mimo zástavbu dojde k odvedení tranzitní dopravy mimo zástavbu a tím dojde ke zklidnění dopravní situace. Dojde k poklesu exhalací a hluku z dopravy a celkově se zvýší bezpečnost a plynulost provozu. Vliv na zvýšení bezpečnosti bude mít technické řešení obchvatu s parametry odpovídajícími dopravnímu významu silnice I/23, které nelze ve stávající trase zajistit. Námitka nesplnění zadání aktualizace č. 6 ZÚR KrV tedy není důvodná.

91. Pokud navrhovatelé namítají nedostatečnost posouzení vlivů na životní prostředí s ohledem na lokalizaci obchvatu, tak z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 8.9.2011, č.j. 9 Ao 4/2011-78, plyne, že *„Lze se ztotožnit s odpůrcem v tom, že ZÚR jsou koncepčním dokumentem územního plánování obecného charakteru, ale toto komplexní hodnocení by mělo být výsledkem posouzení vlivů stavby VRT na jednotlivá dotčená území. Vyhodnocení tak neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci, a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí. Odpůrce ve svém vyjádření ostatně nezpochybňuje skutečnosti namítané navrhovatelem, pouze obecně dovozuje, že při pořizování územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR není možno uvádět podrobné údaje a výpočty, vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území neurčuje skutečné dopady ZÚR, ale predikuje možné okruhy problémů, které bude nutno řešit v následných fázích územně plánovací činnosti. Tuto argumentaci odpůrce použil i v předchozích řízeních, v nichž byla Nejvyšším správním soudem vyvrácena. Stručně lze zopakovat, že ZÚR jsou sice v hierarchii územně plánovacích dokumentací relativně abstraktním aktem, jehož obsah je v dalších fázích územního plánování zpřesňován. Míra možného dotčení na právech je proto obecně nižší než v případě např. územního či regulačního plánu. Tato skutečnost ale nemůže vést k tomu, aby Nejvyšší správní soud odkázal navrhovatele s ochranou jeho práv až na následná řízení v procesu územního plánování. ZÚR jsou závazné pro další postupy v územním plánování a rozhodování, v případě liniové stavby představuje vymezení jejího koridoru zásadní krok pro její budoucí definitivní umístění“.*
92. Dále jak plyne z navrhovatelem odkazovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20.5.2010, č.j. 8 Ao 2/2010-644, č. 2106/2010 Sb. NSS, *„Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. Odpůrce správně tvrdil, že smyslem vyhodnocení je získat informace ve vztahu k působení SOKP na životní prostředí jako celku. Toto komplexní hodnocení by však mělo být mj.*

výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů stavby SOKP na jednotlivá dotčená území. Je zřejmé, že vlivy liniových staveb se v různých částech území liší a každý úsek SOKP má nutně specifické vlivy na lokální prostředí“.

93. Podle zdejšího soudu je hodnocení dopadů koridoru pro obchvat Třebíče z hlediska jeho lokalizace dostatečné. Z Vyhodnocení vlivů na životní prostředí implicitně plyne, že významnější vliv na obyvatelstvo v důsledku obchvatu Třebíče, ve srovnání se stávajícím stavem (nulovou variantou), lze předpokládat toliko v lokalitě Borovina, jak plyne ze str. 113 a str. 120 odůvodnění Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), neboť tuto lokalitu bude koridor de facto protínat; z tohoto důvodu jsou rovněž v aktualizaci č. 6 ZÚR KrV stanovena koncepční a projektová opatření pro další fáze přípravy a realizace záměrů (str. 66 až 72), v jejich rámci je uvedeno, že nelze vyloučit hlukové zatížení obyvatel v blízkosti nové trasy a v navazujících úsecích, ovšem sekundární pozitivní vliv bude rozdělení dopravy do dvou a více směrů, a zejména zlepšení imisní situace. Podle zdejšího soudu s vyhodnocením dopadů koridoru pro obchvat Třebíče na obyvatelstvo souvisí dále bod 12.4 odstavec „Vlivy na veřejné zdraví (hluková zátěž, ovzduší)“ Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, či bod 2.1.3 odstavec „Vlivy Aktualizace č. 6 ZÚR Kraje Vysočina na podmínky pro příznivé životní prostředí (environmentální/přírodní pilíř)“ odůvodnění. Podle zdejšího soudu posouzení vlivů na životní prostředí s ohledem na lokalizaci obchvatu, které se jednotlivým prvkům v rámci životního prostředí věnuje v rámci celého koridoru a nadto ještě zvláště v rámci nejvíce zasažené lokality Borovina (zejména hlukem), v rámci přezkoumatelnosti v soudním přezkumu ob stojí.
94. Pokud navrhovatelé namítají, že neposouzení všech zjevných vlivů a neporovnání vlivů provedení a neprovedení záměru je v rozporu s požadavky Směrnice 2001/42/ES, tak navrhovatelé nespecifikují, které zjevné vlivy ve smyslu této směrnice podle jejich názoru nebyly vyhodnoceny. Zdejší soud již výše uvedl, že stavební zákon ukládá, aby v rámci vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje byly zhodnoceny nejen vlivy provedení koncepce, nýbrž též vlivy jejího neprovedení (tj. tzv. nulové varianty), přičemž uvedené ukládá také zákon č. 100/2001 Sb. v § 10b. V projednávaném případě byly uvedené požadavky naplněny. Pokud navrhovatelé odkazovali na bod h) přílohy I. Směrnice 2001/42/ES, tak podle něho informace, které mají být poskytnuty podle čl. 5 odst. 1 s výhradou čl. 5 odst. 2 a 3 směrnice, zahrnují shrnutí důvodů pro výběr projednávaných řešení a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných potíží (jako jsou technické nedostatky nebo nedostatečné know-how) při shromažďování požadovaných informací. Přitom podle čl. 5 odst. 1 dotčené směrnice, pokud je podle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I. I požadavkům citovaného bodu směrnice tedy odpůrce dostál.
95. Pokud navrhovatelé namítají, že koridor byl vymezen v rozporu se stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, č.j. MZP/2018/710/272, které v bodě 9 (str. 8) požaduje vyhodnotit vliv jednotlivých koridorů na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě a dále navrhnout taková opatření v podrobnosti zásad územního rozvoje, která zajistí, že realizací záměru nedojde ke zhoršení imisní zátěže v jiných osídlených lokalitách oproti stávajícímu stavu, tak s tím zdejší soud nesouhlasí a odkazuje na část 3. dokumentu

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí s názvem „Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna Aktualizace č. 6 ZÚR KrV“, kapitolu 3.2 „Ovzduší a klima“. Dále pak na část 4. „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 6 ZÚR KrV významně ovlivněny“, bod 4.1.1 „Ovzduší a klima“. Dále na část 5. „Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 6 ZÚR KrV významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území, ptáčí oblasti a evropsky významné lokality“, bod 5.1. „Ovzduší“, který se zabývá problematikou ovzduší. Dále pak část 6. „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Aktualizace č. 6 ZÚR KrV, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, kapitolu 6.1 „Hodnocení vlivů aktualizace č. 6 z hlediska charakteristik, problémů a jevů životního prostředí“, bod 6.1.3 vztahující se k obchvatu města Třebíče, který v rámci odstavce „Obyvatelstvo a veřejné zdraví“ obsahuje také vyhodnocení z hlediska kvality ovzduší. Dále je provedeno hodnocení kumulativních i synergických vlivů, v bodě 6.2.1 konkrétně ve vztahu k Třebíči, kdy tento bod obsahuje kapitoly C. „Předpokládané vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti“ a D.2. „Specifikace významných kumulativních vlivů ve spojení s hodnoceným záměrem“, které zahrnují i odstavce „Obyvatelstvo a hygiena prostředí (ovzduší)“. Za relevantní lze považovat také část 12. „Netechnické shrnutí výše uvedených údajů“, bod 12.3 „Stručná charakteristika stavu životního prostředí“, odstavec „Ovzduší a klima“ a bod 12.4 „Vymezení charakteristik, problémů a jevů, které mohou být Aktualizací č. 6 ZÚR KrV významně ovlivněny, odstavec „Vlivy na ovzduší a klima“.

96. Konečně v části 13. „Vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP“ dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je uvedeno vypořádání s požadavky stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, č.j. MŽP/2018/710/272, k potřebě posouzení obsahu aktualizace č. 6 ZÚR KrV z hlediska vlivů na životní prostředí; ve vztahu k navrhovateli odkazovanému bodu 9 uvedeného stanoviska Ministerstva životního prostředí je uvedeno, že „V kapitole 5 jsou popsány současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním významně ovlivněny, přičemž kvalita ovzduší je věnována podkapitola 5.1. Vyhodnocení vlivů pak obsahuje kapitola 6. V podkapitole 6.1 je provedeno hodnocení vlivů z hlediska charakteristik a jevů životního prostředí u všech dopravních koridorů; v této podkapitole je rovněž vyhodnocen vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska kvality ovzduší. V podkapitole 6.2 je provedeno hodnocení kumulativních i synergických vlivů včetně vlivů na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě v oblastech 1. Třebíč a 2. Slavětice. Stručné netechnické shrnutí obsahuje též kapitola 12.“.
97. Posouzení vlivů na ovzduší je uvedeno také v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV v části 2.1.1 „Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)“, odstavci „Netechnické shrnutí“, bodě „Vymezení charakteristik, problémů a jevů, které mohou být Aktualizací č. 6 ZÚR KrV významně ovlivněny, odstavcích „Vlivy na ovzduší a klima“ a „Vlivy na veřejné zdraví (hluková zátěž, ovzduší)“.
98. Konkrétně, jak plyne z dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, části 6., bodu 6.1.3 vztahujícího se k obchvatu města Třebíče, odstavce „Obyvatelstvo a veřejné zdraví“, v důsledku obchvatu dojde ke zlepšení emisní i imisní situace v zástavbě města Třebíče podél stávajícího vedení trasy I/23 oproti současnému stavu, dojde k rozdělení dopravy do více směrů a k odvedení tranzitní dopravy mimo zástavbu a tím ke zklidnění dopravní situace

ve městě; charakter vlivu emisí do ovzduší bude spíše synergický ke stávající imisnímu zatížení dotčeného území. Obecně je poté vliv na kvalitu ovzduší hodnocen jako neutrální až mírně pozitivní.

99. Dále z odstavce „Vlivy na veřejné zdraví (hluková zátěž, ovzduší)“ bodu 12.4 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí plyne, že nový komunikační systém povede k rozdělení dopravy do dvou a více směrů. Snížení dopravní zátěže v sídlech s sebou nese sekundární pozitivní vlivy na imisní a hlukové zatížení a zprostředkovaně i na veřejné zdraví. Tyto vlivy budou v porovnání se současným stavem středně významné, ale lokálně působící. Naopak se doprava dostává do míst, které dosud nebyly dopravně zatížené. Vlivy hlukové a imisní zátěže jsou do značné míry vlivy synergickými a kumulativními, vedoucími při významném působení sekundárně poškození zdraví. Vlivem změny v komunikačním systému nelze vyloučit hlukové zatížení obyvatel v blízkosti nové trasy a v navazujících úsecích. Jedná se o akusticky podmíněně vyhovující stavby, pro které je vyžadováno zpracování hlukové studie.
100. Současně, vlivem změny v komunikačním systému nelze vyloučit zatížení obyvatel v blízkosti nové trasy a v navazujících úsecích (hluk, emise, bezpečnost); na rozdíl od průjezdných úseků historickými částmi sídel, se tyto nepříznivé vlivy dají účinně řešit efektivními technickými, organizačními a kompenzačními opatřeními (strana 146 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí).
101. Pokud jde o požadavek stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 16.2.2018, č.j. MZP/2018/710/272, navrhnout taková opatření v podrobnosti zásad územního rozvoje, která zajistí, že realizací záměru nedojde ke zhoršení imisní zátěže v jiných osídlených lokalitách oproti stávajícímu stavu, tak z výše odkazovaných dokumentů především plyne, že ovlivnění ovzduší bude celkově neutrální až mírně pozitivní, proto ani není nutné, aby na úrovni zásad územního rozvoje byla stanovena opatření řešící negativní dopady. Nadto v dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je v části 10 „Návrh ukazatelů pro sledování vlivů Aktualizace č. 6 ZÚR KrV na životní prostředí“ uvedeno, že zpracovatel SEA doporučuje prověřit využitelnost navržených indikátorů pro sledování reálného dopadu implementace aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje z hlediska životního prostředí; zde poté jsou uvedeny též indikátory ve vztahu k ovzduší a klimatu. Zdejší soud dále uvádí, že Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 5.3.2019 pod č.j. MZP/2019/710/588 souhlasné stanovisko k návrhu koncepce aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, které neobsahovalo požadavky na úpravy dokumentace vyhodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV na životní prostředí. Výše uvedená námitka týkající se posouzení vlivu koncepce na ovzduší tak není důvodná.

V.C

102. Navrhovatelé dále uplatnili námitky, které souvisí s již konkrétním dopravně-technickým řešením budoucího obchvatu; poukázali na budoucí neúnosné dopravní zatížení v ulici Spojovací vedoucí k průmyslové zóně, vznik dopravních kongescí a dalších komplikací, zánik významného propojení Koželužská - Řípovská, zasažení plochy zeleně ve městě vedle průmyslové zóny – Lorenzovy sady, odvedení dopravy na stávající komunikaci I/23 v oblasti Červené Hospody); u jednání pak v souvislosti s budoucím dopravně technickým řešením v oblasti Červené Hospody opět akcentovali vhodnost exogenní trasy. Poukázali rovněž na budoucí „devastaci“ průmyslové zóny, konkrétně kupř. ve vztahu k výrobní hale navrhovatele b).

103. V míře konkrétnosti, v jaké navrhovatelé vznesli tyto námitky, je však nepřisluší zdejšímu soudu, s ohledem na předmět řízení, kterým je vymezení koridoru pro obchvat města Třebíče, tedy nikoli již samotný záměr stavby silnice, v tomto typu řízení posuzovat. Jak plyne z judikatury správních soudů, kupř. z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24.4.2014, č.j. 4 AOs 1/2013-125, „*Nejvyšší správní soud nesdílí přesvědčení stěžovatele, že krajský soud překročil meze soudního přezkumu a zabýval se odbornou obsahovou stránkou věci, jakož ani že krajský soud nezohlednil rozdíl mezi hodnocením SEA a EIA, resp. normu § 36 odst. 3 věta druhá stavebního zákona, ve znění zákona č. 350/2012 Sb. Krajský soud odpovídajícím způsobem zohlednil rozdíly mezi oběma typy posouzení, jakož i (větší) měřítko zpracování zásad územního rozvoje, přičemž jeho požadavky co do svého charakteru plně odpovídají úrovni hodnocení (celkových) koncepcí, nikoli (jednotlivých) záměrů. V této souvislosti lze poukázat na vývody výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, podle nichž jsou zásady územního rozvoje ideální platformou pro vyhodnocení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Správními soudy není na odpůrci v žádném případě požadováno detailní posouzení vlivů jednotlivých záměrů na jednotlivé stavby či pozemky v daném území. Vzhledem k odlišné povaze posouzení SEA a EIA, na kterou ostatně upozorňuje sám stěžovatel, nemůže mít na posouzení věci žádný vliv hodnocení EIA, prováděné ohledně těch částí záměru Vestecské spojky, které se nacházejí na území hlavního města Prahy; krajský soud nepochybil, pokud se posouzením EIA, týkajícím se těchto záměrů, blíže nezabýval“.* Výše uvedené námitky navrhovatelů tedy v mnohém směřují do úrovně budoucích konkrétních stavebně-technických řešení obchvatu; v tomto řízení je ovšem jedinou otázkou otázka přezkoumatelnosti a zákonnosti vymezení trasy - koridoru pro obchvat města Třebíče.
104. Podle názoru zdejšího soudu odpůrce v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV zdůraznil právě to, že současný průtah silnice I/23 představuje bariéru rozdělující město Třebíč na dvě části. Pokud navrhovatelé namítají, že trasa koridoru prochází jinými zastavěnými částmi města, kdy v této souvislosti navrhovatelé zmiňují část Borovina, toho si byl zpracovatel aktualizace č. 6 ZÚR KrV vědom, a to i na základě výše citovaného Vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Zdejší soud dále zdůrazňuje, že z aktualizace č. 6 ZÚR KrV plynou závazná dopravní a kompenzační opatření (i ve vztahu k hluku, ochraně rostlin a živočichů, prostupnosti území), jejichž konkrétní řešení bude namísto především v řízení o umístění konkrétního záměru obchvatu města Třebíče.
105. Pokud navrhovatelé dále poukazují na to, že vinou terénních, profilových a geologických složitostí zvolené trasy je možnost dopravy (nadrozměrných) nákladů pro stavbu v Dukovanech zajištěna pouze velmi složitým, technicky obtížně proveditelným a finančně mimořádně náročným řešením, tak navrhovatelé nikterak nedokládají, že by v rámci vymezeného koridoru byla taková přeprava nadměrného nákladu nemožná; nadto se jedná o otázku natolik vysoce odbornou, k níž se zdejší soud stěží může jakkoli na podkladu obecných argumentů navrhovatelů v této fázi řízení vyjadřovat; otázka vymezení koridoru a jeho potřebnosti pro účely přepravy nadrozměrných a těžkých nákladů technologického vybavení pro výstavbu jednoho nebo dvou nových bloků jaderné elektrárny Dukovany (z Hamburku do Dukovan) je řešena na str. 102 až 107 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV, kde bylo také vysvětleno, proč nebyla shledána vhodnou varianta průjezdu městem po stávající komunikační síti (str. 105), stejně jako jiné způsoby přepravy technologického

vybavení nového jaderného zdroje (str. 103 a 104). Pokud navrhovatelé k technicky obtížné proveditelnosti a finanční náročnosti řešení dopravy nadrozměrných nákladů bez podrobnější argumentace odkazují na budoucí 9 metrů vysoký silniční tunel, tak odpůrce se otázkou potřebnosti tunelu na obchvatu v km 1,250 – 1,437, zabývá na str. 106 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV, nicméně i toto konkrétní dopravně technické řešení, s ohledem na jeho podrobnost, bude předmětem navazujících řízení.

106. Zdejší soud k tomu dále zdůrazňuje, že otázka finanční či technické náročnosti vybudování konkrétního záměru již v tomto ohledu přesahuje právní sféru navrhovatelů a je otázkou především pro Kraj Vysočina a investory budoucího záměru obchvatu města Třebíče.
107. Podle zdejšího soudu nelze v rámci přezkumu napadeného opatření obecné povahy z výše uvedených důvodů posuzovat námitku navrhovatelů, že s ohledem na dopravně technické komplikace nebudou některé úseky obchvatu odpovídat standardům silnice 1. třídy a nebude tak dostatečně naplněn ani požadavek na zlepšení technických parametrů pro přímé spojení krajských měst; podle zdejšího soudu nelze ze zpravované koncepce dovozovat, že koridor pro budoucí obchvat je vymezen tak, že by obchvat neměl vyhovovat standardům silnice 1. třídy; navrhovatelé to ostatně ničím nedokládají.
108. Pokud navrhovatelé namítají, že koridor ohrožuje či omezuje územní rozvoj města v části Horka-Domky, kde územní plán vymezuje plochy pro bydlení, tak zdejší soud k tomu uvádí, že obsah územního plánu není závazný pro zásady územního rozvoje jakožto nadřazenou územně plánovací dokumentaci a jak plyne kupř. z již citované judikatury správních soudů, regulace území není neměnnou záležitostí. *„Výsledek, nový územní plán, vyjadřuje rovnováhu, kompromis mezi zájmy obce, stanovisky dotčených orgánů, vlastníků pozemků a staveb i sousedních obcí. Cílem je dosáhnout obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů při harmonickém využití území. Takový kompromis může nabýt celé řady podob a konkrétní volba využití určitého území reflektuje i aktuální politickou vůli v orgánech obce. Ke stávajícímu způsobu využití dotčených pozemků musí orgány samospráv z povahy věci přihlížet v souladu se zásadou legitimního očekávání, vzhledem k územnímu a společenskému vývoji však nelze očekávat absolutní neměnnost poměrů“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.8.2011, č.j. 1 Ao 4/2011-42). I kdyby koridor pro obchvat města Třebíče určitým způsobem ovlivnil budoucí urbanistický rozvoj města Třebíče, podstatné pro zdejší soud je v tomto ohledu vyhodnocení vlivů aktualizace č. 6 ZÚR KrV na soudržnost společenství a hospodářský rozvoj území, kde byl identifikován mírně až velmi pozitivní vliv koncepce s tím, že vytváří podmínky pro potenciální zvýšení atraktivity daného území pro bydlení a potenciální investory, a zdůrazňuje lepší dopravní obslužnost regionu (str. 74 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV). Z uvedeného proto nelze ani dovozovat „devastaci“ průmyslové zóny města Třebíče.
109. Pokud navrhovatelé namítají, že Vyhodnocení vlivů na životní prostředí v rozporu s bodem 6 přílohy stavebního zákona neidentifikovalo jako negativní vlivy a z tohoto důvodu také ani nijak nezahrnulo do hodnocení skutečnost, že realizací záměru dojde k zásahu do nemovitostí sloužících k podnikání velkého množství subjektů, tak k tomu zdejší soud uvádí, že podle přílohy směrnice 2001/42/ES informace, které mají být poskytnuty podle čl. 5 odst. 1 s výhradou čl. 5 odst. 2 a 3, zahrnují možné významné vlivy na životní prostředí, včetně vlivů na otázky jako jsou biologická rozmanitost, obyvatelstvo, lidské zdraví, fauna, flóra, půda, voda, ovzduší, klimatické faktory, hmotné

statky, kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví, krajina a vzájemný vztah mezi výše uvedenými faktory.

110. Podle rozsudku Soudního dvora Evropské unie ze dne 14.3.2013 ve věci C-420/11, „*Článek 3 směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/35/ES ze dne 26. května 2003, musí být vykládán v tom smyslu, že posuzování vlivů na životní prostředí, jak je stanoveno v tomto článku, nezahrnuje posuzování vlivů dotčeného záměru na hodnotu hmotného majetku. Majetkové újmy jsou nicméně v rozsahu, v němž jsou přímými hospodářskými důsledky vlivů veřejného nebo soukromého záměru na životní prostředí, pokryty cílem ochrany sledovaným touto směrnicí. Podle unijního práva, aniž jsou dotčena méně omezující pravidla vnitrostátního práva v oblasti odpovědnosti státu, ze samotné okolnosti, že v rozporu s požadavky uvedené směrnice nebylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, v zásadě nevyplyvá právo jednotlivce na náhradu čistě majetkové újmy způsobené snížením hodnoty jeho nemovitosti, které bylo vyvoláno vlivy daného záměru na životní prostředí. Je nicméně věcí vnitrostátního soudu, aby ověřil, zda jsou dodrženy požadavky unijního práva použitelné na právo na náhradu škody, zejména existence přímé příčinné souvislosti mezi tvrzeným porušením a způsobenými škodami“.*
111. Přestože se citovaný rozsudek Soudního dvora Evropské unie týkal směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/35/ES ze dne 26. května 2003, která byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, a jež se vztahuje na posuzování záměrů a nikoliv koncepcí, závěry uvedeného rozsudku lze podle zdejšího soudu aplikovat i na nyní projednávanou věc. Podstatné podle zdejšího soudu je to, že posuzování vlivu koncepce na hmotný majetek zahrnuje pouze hodnocení majetkové újmy v rozsahu, v jakém se jedná o přímý hospodářský důsledek vlivů koncepce na životní prostředí; na takovou majetkovou újmu však námitka navrhovatelů zjevně nesměruje; jak vyplynulo v rámci jednání, jde zejména o obavy navrhovatelů z možného vyvlastnění či dotčení jejich nemovitostí sloužících k podnikání, přičemž se obávají skutečnosti, že budou v navazujících řízeních „postaveni před hotovou věc“ a budou nuceni svůj majetek prodat. K tomu zdejší soud dále zdůrazňuje, že jsou to právě navazující řízení, v nichž bude konečná trasa obchvatu v rámci koridoru zpřesňována, v nichž bude na navrhovatelích, aby hájili své zájmy, pokud půjde kupř. o konkrétní řešení na rozmezí průmyslové zóny a Lorenzových sadů.
112. Pokud jde o budoucí dopady v důsledku navazujících řízení týkajících se obchvatu města Třebíče, tak k tomu zdejší soud odkazuje na závěry judikatury správních soudů, že „...řešení zvolené územním plánem může legitimně omezit výkon vlastnického práva vlastníků dotčených nemovitostí (popř. též výkon dalších práv s těmito nemovitostmi spojených – např. práva na svobodné podnikání) a není-li zjištěno, že jde o řešení nezákonné či excesivní, soud se k vhodnosti a účelnosti takového postupu nevyjadřuje“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.10.2009, č.j. 6 Ao 3/2009-76, č. 2201/2011 Sb. NSS). „Řešení zvolené územním plánem může legitimně omezit výkon vlastnického práva vlastníků dotčených nemovitostí, popř. též výkon dalších práv s těmito nemovitostmi spojených – např. práva na podnikání (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 –

120, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 10. 2009, č. j. 6 Ao 3/2009 – 76)...“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30.11.2016, č.j. 6 As 39/2016-66). Podle zdejšího soudu odpůrce dostatečným způsobem zohlednil přínosy i negativa vymezeného koridoru, přičemž i z jeho závěrů i závěrů Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a hodnocení ve vztahu k udržitelnému rozvoji území plyne, že přínosy budou převažovat nad negativy a je dostatečným způsobem vysvětlena potřeba obchvatu. Pokud navrhovatelé namítají, že aktualizace č. 6 ZÚR KrV bude mít zásadní vliv na desítky osob a na samotnou hospodářskou činnost i na zaměstnanost, tak zdejší soud s tím souhlasí; zda se však bude jednat o dopad negativní či dokonce nepřiměřený (byť navrhovatelé výslovně zdůraznili, že námitku neproporcionality neuplatňují) z ničeho, co je obsaženo v napadeném opatření obecné povahy, jak bylo výše shrnuto, neplyne.

113. Pokud navrhovatelé namítají nedostatečné posouzení zásahu koridoru do zelených částí města (ve vztahu k Terovskému a Libušinu údolí), či úplnou absenci takového posouzení (ve vztahu k Lorenzovým sadům), tak v případě Terovského údolí zdejší soud odkazuje na část 4. bod 4.1.5 a 4.1.7, část 6. bod 6.1.3, a dále část 12. bod 12.4 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, kde je podle názoru zdejšího soudu vliv na tuto oblast dostatečným způsobem zhodnocen. Ve vztahu k Libušinu údolí je pak relevantní toliko bod 6.1.3 dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Pokud jde o oblast Lorenzových sadů, tak v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV je uveden vývoj trasy koridoru, kdy ve vztahu k Lorenzovým sadům nacházejícím se vedle průmyslové zóny v jihovýchodní části obchvatu bylo prověřováno několik variant procházejících průmyslovou zónou a minimálně zasahujících do Lorenzových sadů (str. 99 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV). I dopady do zeleně byly na úrovni odpovídající koncepci koridoru obchvatu dostatečně posouzeny, přičemž zdejší soud opět odkazuje na vymezení koncepčních a projektových opatření jak v samotném odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV (a v části 8 Vyhodnocení vlivů na životní prostředí), tak v možnosti jejich dalšího vymezení v navazujících řízeních, zejména pokud jde o náhradní výsadbu zeleně, apod. V těchto řízeních bude rovněž na navrhovatelích, aby vyvinuli potřebnou procesní aktivitu za účelem prosazení těchto opatření v územním plánu či v územních a stavebních řízeních.

V.D

114. K námitkám týkajícím se rozporu aktualizace č. 6 ZÚR KrV s politikou územního rozvoje zdejší soud uvádí, že tu navrhovatelé uplatňují ve své podstatě obecnou argumentaci, kterou zdejší soud vypořádal již výše ve vztahu k věcným výhradám k napadenému opatření obecné povahy a ve vztahu k vyhodnocení vlivů na životní prostředí a namítanému rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. Souladem aktualizace č. 6 ZÚR KrV s politikou územního rozvoje se odpůrce zabýval na straně 19 až 27 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV a zdejší soud v něm nespatřuje žádnou nepřezkoumatelnost, či s ohledem na výše popsany obsah zvoleného řešení jakýkoli rozpor s politikou územního rozvoje ČR, jak byla v odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV shrnuta a jak do ní byla v konkrétnějším měřítku promítnuta (zejména jde o ochranu venkovských oblastí, zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny, zeleně, vytváření podmínek pro migrační propustnost krajiny pro volně žijící živočichy a člověka, upřednostňování komplexních řešení a integrovaný rozvoj území, umísťování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporu kompenzačních opatření, vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu, předcházení zneprůchodnění území a zmírňování účinků tranzitní

dopravy na městské oblasti mimo jiné i prostřednictvím obchvatů, vymezení ploch a koridorů nezbytných pro obyvatelstvo tak, aby poskytovaly mobilitu a dosažitelnost atd.). S ohledem na výše shrnuté řešení a zdůvodnění podoby výsledného řešení koridoru pro obchvat města Třebíče, nenalézá zdejší soud žádný rozpor aktualizace č. 6 ZÚR KrV s politikou územního rozvoje.

115. Pokud jde o namítaný rozpor s cíli a úkoly územního plánování, i tu navrhovatelé uplatňují argumentaci, která se týká namítané nezákonnosti napadené aktualizace č. 6 ZÚR KrV, s níž se již zdejší soud podrobně vypořádal výše; nelze pak dovozovat její rozpor s cíli územního plánování, jimiž je 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti (§ 18 stavebního zákona). Souladem s cíli a úkoly územního plánování se přitom odpůrce dostatečně zabýval na straně 27 až 33 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
116. Pokud jde o námitky týkající se vnitřní rozpornosti napadené aktualizace č. 6 ZÚR KrV, navrhovatelé citují jednotlivé body zásad územního rozvoje a zdůvodňují, proč jim aktualizace odporuje; jedná se o následující body zakotvené v zásadách územního rozvoje: bod 06 zásad územního rozvoje: při vytváření podmínek pro péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území kraje, které vytvářejí image kraje a posilují vztah obyvatelstva kraje ke svému území, se soustředit zejména na zachování a citlivé doplnění výrazu sídel, s cílem nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury; bod 07 zásad územního rozvoje: při vytváření podmínek pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezené rozvojové oblasti a vymezených rozvojových osách se soustředit zejména na posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat příznivá urbanistická a architektonická řešení sídel či na zachování funkční a urbanistické celistvosti sídel a dále se soustředit na zachování funkční a urbanistické celistvosti sídel; bod 61 zásad územního rozvoje: v rámci vymezení dopravních ploch a koridorů nadmístního významu vytvářet podmínky pro omezení zátěže sídel dopravou; a konečně bod 62 zásad územního rozvoje je v rámci naplnění zásad pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkolech pro územní plánování připravit a realizovat dále uvedené stavby dopravní infrastruktury jako zásadní investice, které přispějí k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí sídel, a při upřesňování koridorů dopravní infrastruktury v územně plánovací dokumentaci respektovat kulturní a civilizační hodnoty, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví; přírodní a krajinné hodnoty; a skladebné části územního systému ekologické stability a pozitivní charakteristiky krajinného rázu.
117. Podle zdejšího soudu z aktualizace č. 6 ZÚR KrV nijak neplyne, že by odporovala navrhovateli zmiňovaným bodům uvedeným v zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina. Navrhovateli uváděné důvody stran vnitřní rozpornosti odpovídají navrhovateli namítaným důvodům nezákonnosti napadeného opatření obecné povahy, s nimiž se zdejší

soud již vypořádal a dovodil, že v tomto směru odpůrce nijak nepochybil. Konkrétně z odůvodnění aktualizace č. 6, ve spojení s posouzením vlivů na životní prostředí dle dokumentu Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, a ve spojení s posouzením vlivů na udržitelný rozvoj území dle dokumentu III. C Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – část C-F, plyne, že k narušení přírodních a civilizačních hodnot, k narušení cenné městské urbanistické struktury umístěním koridoru do oblasti Boroviny, Terovského a Libušina údolí a Lorenzových sadů, zhoršení kvality života obyvatel a obytného prostředí, k narušení funkční a urbanistické celistvosti sídel, k oddělení částí města od jeho zbytku, k narušení přístupnosti přírodních oblastí města pro jeho obyvatele a k přenesení zátěže z jedné části sídla do částí jiných, buď nedojde, a pokud ano, tak je vyhodnoceno, do jaké míry se tak stane, zda je takový zásah únosný a zda i přesto je vliv a přínos koridoru pozitivní. Současné uvedené dokumenty obsahují, na úrovni obecnosti zásad územního rozvoje, opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci takových zásahů.

118. K námitce, že napadeným opatřením obecné povahy nedochází k eliminaci negativních vlivů stavby dopravní infrastruktury na životní prostředí Třebíče v rozporu s civilizačními, přírodními a krajinnými hodnotami a skladebnými částmi územního systému ekologické stability, zdejší soud taktéž odkazuje na dokument Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, kde je uvedená otázka také řešena; současně zdejší soud odkazuje kupříkladu na stranu 21 odůvodnění aktualizace č. 6 ZÚR KrV.
119. Na základě výše uvedených skutečností zdejší soud po podrobném posouzení a vypořádání návrhových bodů dospěl k závěru, že návrh je nedůvodný, a proto jej podle § 101d odst. 2 věty druhé s.ř.s. zamítl.

VI. Náklady řízení

120. 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 náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.
121. Ve vztahu k osobám zúčastněným na řízení pak soud rozhodl tak, že nemají právo na náhradu nákladů řízení o žalobě. Osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu pouze těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil; případně jí soud může z důvodů zvláštního zřetele hodných na návrh přiznat i náhradu dalších nákladů řízení (§ 60 odst. 5 s.ř.s.). V daném případě však žádná z těchto zákonem předvídaných situací nenastala.

Poučení:

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

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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 17. září 2020

Petr Šebek v.r.
předseda senátu