



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Zuzany Bystřické a soudců JUDr. Faisala Husseiniho a JUDr. Mariana Kokeše ve věci

navrhovatelů:

a) obec Popovice

sídlem Popovice 2, 664 61 Rajhrad

b) J. K.

c) R. K.

všichni zastoupeni advokátem Mgr. Pavlem Černým

sídlem Údolní 33, 602 00 Brno

proti

odpůrci:

Jihomoravský kraj

sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

zastoupený advokátem Mgr. Ing. Jánem Bahýľem

sídlem Kotlářská 912/29, 602 00 Brno

za účasti:

J. F.

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 5. 10. 2016, v částech vymezujících koridory DS14 pro dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), DS04 pro dálnici D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko a DS39 pro silnici II. třídy II/425 Rajhrad – Modřice,

takto:

- I. Návrh na zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 5. 10. 2016 v částech vymezujících koridory DS14 pro dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2) a DS04 pro dálnici D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko **se zamítá**.
- II. Návrh na zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 5. 10. 2016 v části vymezující koridor DS39 pro silnici II. třídy II/425 Rajhrad – Modřice **se odmítá**.
- III. Navrhovatelé **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.
- IV. Odpůrci se **nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- V. Osoba zúčastněná na řízení **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

### Odůvodnění:

#### I. Vymezení věci

1. Navrhovatelé se domáhají zrušení části Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vydaných usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 5. 10. 2016, č. j. 2891/16/Z 29, jako opatření obecné povahy, které nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016 (dále jen „ZÚR JMK“). Dle svého názoru jsou vydáním ZÚR JMK zkráceni na svých právech, přičemž obsah napadených částí ZÚR JMK je ze specifikovaných důvodů v rozporu se zákonem. Konkrétně pak navrhovatelé v návrhových bodech brojí proti třem v ZÚR JMK vymezeným koridorům: 1) pro dálnici D52/JT, 2) pro dálnici D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko a 3) pro silnici II. třídy Rajhrad – Modřice.
2. Navrhovatelé uvádí, že první dva z těchto koridorů tvoří zásadní součást celkové budoucí koncepce páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje. Koncepce páteřní silniční infrastruktury je v zásadách územního rozvoje skutečně vymezena tehdy, pokud příslušné zásady vymezují návrhové koridory všech záměrů silniční infrastruktury, které koncepci tvoří. Tato situace v případě ZÚR JMK nenastala, neboť podstatná část území Jihomoravského kraje byla vymezena pouze formou územních rezerv. Nelze akceptovat přístup, podle něž je koncepce „vymezena“ již tehdy, pokud zásady územního rozvoje obsahují návrhové koridory pouze pro část takovýchto záměrů, čímž je fakticky předurčena budoucí podoba koncepce. Takovýto postup navrhovatelé považují za specifickou variantu nepřijatelné „salámové metody“ povolování kapacitních komunikací, jejichž prostřednictvím se odpůrce mimo jiné vyhnul požadavku na řádné vyhodnocení (kumulativních a synergických) vlivů na životní prostředí. Zároveň se při pořizování ZÚR JMK vycházelo z podhodnocených vstupních dat, tudíž zpracovaný dopravní model, na základě kterého byla koncepce tvořena, není správný a současná podoba ZÚR JMK nemá potenciál ochránit obce (navrhovatele) od hlukové a imisní zátěže.
3. Navrhovatelé zmiňují, že ač v textu na několika místech poukazují na studii Ing. S. (2012, 2011, 2014), návrh primárně brojí proti tvrzeným nezákonnostem ZÚR JMK, konkrétně zejména proti nerealizovatelnému a nezákonnému vymezení napadených koridorů pro záměry páteřní silniční infrastruktury, které koncepce Ing. S. neobsahuje. Poukaz na koncepci Ing. S. pouze prokazuje existenci takové dopravní koncepce, která může přispět k

řešení existujícího protiprávního stavu, a to mj. díky zahrnutí obchvatů všech sídel na trasách hlavních komunikací, tedy i Brna, Znojma a Břeclavi, a která by umožnila vypustit ze ZÚR JMK napadené koridory. Studie Ing. S. tedy dokládá, že lze navrhnout systém páteřní dopravní infrastruktury tak, že nevyvolá nové problémy, spojené se zavlékáním dálkových a transevropských komunikací do urbanizovaných území.

4. Nadto ZÚR JMK nesplnily svůj účel. Jejich podoba není úplná. Bez ohledu na údaje o současném zatížení území vymezují koridory dopravních staveb, jejichž realizace je tímto stávajícím zatížením vyloučena. Zároveň neobsahují taková územně plánovací opatření, jež by mohla vést ke snížení současné zátěže nadlimitně zatížených území, neboť nevymezují takovou koncepci budoucí páteřní silniční infrastruktury, jež by mohla vést k omezení dopravní zátěže v územích, kde jsou překračovány veřejnoprávní limity.

## II. Shrnutí argumentů obsažených v návrhu

5. Ve velmi podrobném a rozsáhlém návrhu navrhovatelé předně popsali proces pořizování ZÚR JMK. Mj. zmínili, že k návrhu ZÚR JMK uplatnilo Ministerstvo životního prostředí, přičemž v tomto stanovisku k dané koncepci mající vliv na životní prostředí poukázalo na konkrétní nedostatky předmětného návrhu a své souhlasné stanovisko podmínilo 104 požadavky. V dalším stanovisku ze dne 14. 6. 2016, č. j. 28911/ENV/16, Ministerstvo životního prostředí své výhrady zopakovalo. Dle navrhovatelů pak v následně vydaných ZÚR JMK zůstal nedořešen systém páteřních komunikací.
6. Systému silniční infrastruktury v ZÚR JMK věnovali navrhovatelé další část návrhu. V případě páteřní silniční sítě v kraji vzpomenu navrhovatelé skutečnost, že jsou nyní známy jen dvě základní celokrajské koncepce páteřní silniční infrastruktury, jedna koncentrující tranzitní dopravu do centra kraje („oficiální“) a jedna odvádějící tranzitní dopravu mimo centrum kraje („alternativní“). Odůvodnění ZÚR JMK přitom místo toho zvažuje čtyři dopravní scénáře, které však nenacházejí odraz ve výroku ZÚR JMK, přičemž hlavní problém, spočívající v zavlékání tranzitní dopravy do Brna a brněnské aglomerace, explicitně neřeší. Jednotlivé zmíněné scénáře a jejich „podscénáře“ vykazují deficity. Podkladové dokumenty pak neobsahují dopravní model pro zvolenou výslednou soustavu návrhových koridorů zahrnutých do ZÚR JMK. Zvolené řešení koncentruje tranzitní dopravu do brněnské aglomerace a do města Brna, kdy je doprava prostřednictvím návrhových koridorů dálnice D52 Mikulov – Pohořelice a dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice přivedena mj. přes území navrhovatele a), a to se všemi negativními důsledky pro životní prostředí i pro tohoto navrhovatele, jakožto územního samosprávného celku. Takto zvolené řešení je navíc odlišné od předchozích ZÚR JMK z roku 2011.
7. Část návrhu věnovali navrhovatelé otázce dopravního modelování. Ačkoli ohledně intenzit dopravy odůvodnění ZÚR JMK odkazuje právě na „dopravní modelování“, tak pro výslednou soustavu silničních koridorů, obsažených ve výroku ZÚR JMK, žádné dopravní modelování nebylo zveřejněno. S ohledem na tuto skutečnost a rovněž deficit podkladového studie pro ZÚR JMK považovali navrhovatelé za potřebné shrnout stav dopravního modelování a základní informace o intenzitách dopravy, které s danou problematikou souvisí. V tomto směru navrhovatelé shrnuli jednak relevantní části odůvodnění ZÚR JMK, jednak základní informace k problematice intenzit na hraničních

bodech Mikulov/Drasenhofen a Břeclav/Reintal; z důvodu důležitosti těchto hraničních přechodů z hlediska vedení dálkové dopravy v širším území, kde má probíhat dopravní tok transevropského Baltsko-jadranského koridoru transevropské sítě TEN-T, dodali navrhovatelé také základní informace právě o transevropských koridorech, síti TEN-T a k otázce zavlékání tranzitní dopravy do brněnské aglomerace a do Brna samotného a také k jejímu významnému narůstání.

8. V návaznosti na výše uvedené navrhovatelé popsali současnou zátěž životního prostředí v území dotčeném návrhem řešení dopravní infrastruktury v ZÚR JMK. Navrhovatelé s podrobnějším odkazem na odborné studie konstatovali, že životní prostředí na území Jihomoravského kraje je zatěžováno mnoha faktory, jejichž působení má negativní dopad nejen na přírodu, ale i na lidské zdraví. Jde o znečištění ovzduší prachovými částicemi a dalšími typy znečišťujících látek. Dalším faktorem pak je hluková zátěž. Oba tyto typy zátěže na části území Jihomoravského kraje, významné z hlediska ochrany práv navrhovatelů, překračují limity únosného zatížení území, přičemž převažujícím zdrojem lokálních emisí v brněnské aglomeraci je silniční doprava.
9. Úvodní část návrhu pak navrhovatelé věnovali otázce své aktivní legitimace. V případě navrhovatele a) je tato opřena o to, že dle dopravního řešení podle ZÚR JMK má být k jeho území přivedena dálková tranzitní doprava a uskutečnění tohoto záměru by mělo vliv nejen na životní prostředí, ale zároveň by došlo k rozdělení katastru obce a k negativním důsledkům, které z toho vyplývají; rovněž by došlo k odříznutí jediné přístupové cesty do obce, a to jak pro obyvatele Popovic, tak část obyvatel Modřic, kteří využívají vlakovou zastávku v Popovicích. V případě dalších dvou navrhovatelů jde o vlastníka a spoluvlastníka nemovitostí nacházejících se v katastrálním území Popovice u Rajhradu, kdy se dané nemovitosti nacházejí v blízkosti koridoru DS14 pro dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2). Realizací záměru by došlo ke zhoršení životního prostředí, zvýšené zátěži hlukem, imisemi prachu apod. Již vymezením koridorů příslušných záměrů dochází ke snížení tržní ceny nemovitostí navrhovatelů b) a c). Všichni navrhovatelé se potom cítí být přímo dotčeni a zkráceni na svých právech řešením koncepce dopravní infrastruktury, obsaženým v ZÚR JMK, jako celku. Nad rámec aktivní legitimace dle § 101a odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“) se navrhovatelé cítí být „dotčenou veřejností“ ve smyslu čl. 2 odst. 4 a 5 Aarhuské úmluvy (publikována pod č. 124/2004 Sb. m. s.).
10. Pokud jde o konkrétní důvody návrhu, popsali navrhovatelé, proč se domnívají, že je nezákonné vymezení koridoru pro záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. V tomto směru navrhovatelé uvedli, že pro tento záměr ZÚR JMK vymezují koridor DS14 [D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)]. Prostřednictvím tohoto záměru by došlo k přivedení další dálkové (tranzitní) dopravy na území města Brna a brněnské aglomerace. To by zásadním způsobem zhoršilo již existující protiprávní stav nadlimitní imisní i hlukové zátěže tohoto území. Tím odpůrce zasáhl do práv navrhovatelů, neboť realizace tohoto záměru by znamenala nárůst kamionové dopravy se všemi negativními důsledky pro celou oblast již dnes zasaženou poléťavým prachem. Dále by také došlo k rozdělení katastru navrhovatele a), zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek) a ke značnému záboru zemědělského půdního fondu. Navíc je uvedený záměr v ZÚR JMK navržen jako součást transevropského Baltsko-jadranského koridoru. Zavedení tohoto mezinárodního koridoru

do hustě obydlené oblasti brněnské aglomerace není žádným způsobem předpokládáno v zadání ZÚR JMK. Je naopak v rozporu s jeho požadavkem řešit „hygienické závady“ spočívající v nadlimitním zatížení území města Brna a brněnské aglomerace imisemi prachu a hluchostí. V rozporu s povahou záměru jako součásti uvedeného koridoru TEN-T je rovněž jeho klasifikace ve výroku ZÚR JMK na str. 55 jako záležitosti pouze nadmístního, nikoli republikového a mezinárodního významu. Toto je rozporné nejen s klasifikací jiné části dálnice D52, a to D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko, ale i s požadavky na uspořádání území a využití území pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice, neboť ve výroku ZÚR JMK je na str. 52 uvedeno, že cílem pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice je vytvoření „kontinuálního propojení kapacitní sítě mezinárodního a republikového významu“.

11. Podle navrhovatelů koridor dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice přivádí tranzitní dopravu do území, v němž má být možnost vymezení dalších kapacitních silnic (D43, obchvat městské části Brno-Chrlice, prodloužení II/152 – dříve „Jihovýchodní tangenta“) prověřena územní studií. Tato situace ve svém důsledku znamená, že celkové kumulativní a synergické vlivy všech relevantních záměrů na tuto oblast nebyly posouzeny ani před vydáním ZÚR JMK, ani nebudou posouzeny v budoucnu, neboť koridory záměrů dálnic D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice a D52 Pohořelice – Mikulov jsou vydáním ZÚR JMK již „stabilizovány“. Ze ZÚR JMK nevyplývá, jakým způsobem (po jakých koridorech) bude doprava, přivedená po uvedených záměrech do nadlimitně zatíženého území brněnské aglomerace, z tohoto území odvedena a jak tedy budou sníženy emise z dopravy v tomto území, které jsou hlavním zdrojem nadlimitního znečištění ovzduší. ZÚR JMK mohly obsahovat dvě řešení koridoru – variantu A vedoucí od MÚK (tedy mimoúrovňové křižovatky) Rajhrad západně od průmyslové zóny Na Bobravě až po silnici II/152 u Želešic, a variantu B vedoucí od MÚK Rajhrad východně od smíšené zóny Na Bobravě křížící železniční trať Brno-Břeclav, potok Bobravu a řeku Svratku. Navzdory stanoviskům navrhovatele a) a Městského úřadu Židlochovice (coby úřadu územního plánování), byla v konečném důsledku zvolena varianta B, aniž by byla racionálně zdůvodněna.
12. V podrobnostech ke koridoru DS14 navrhovatelé uvedli, že v ZÚR JMK nebyly řádně vyhodnoceny vlivy na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně vlivů kumulativních a synergických pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. ZÚR JMK v tomto ohledu nezmiňují žádný trvalý záporný vliv nebo negativní vliv vylučující realizaci daného záměru. To se týká i očekávaných vysokých intenzit dopravy, přestože kumulativní a synergické vlivy, včetně „katastrofického“ nárůstu dopravy a překročení zákonných imisních limitů, se nabízí přinejmenším v kontextu s dalším plánovaným záměrem – DS12 (zkapacitnění dálnice D2 Chrlice – Brno), avšak i dalších existujících a Závěry jsoucí v této souvislosti uvedené v ZÚR JMK jsou neodůvodněné a nepřezkoumatelné; neurčitá a nedostatečná jsou i případná kompenzační opatření. Ve zkratce tak navrhovatelé shrnují, že považují vymezení koridoru DS14 za nezákonné, odporující požadavkům zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) – dále jen „stavební zákon“ – na vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území (resp. na nezatěžování území nad míru přípustného zatížení) a požadavkům Přílohy stavebního zákona na řádné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně vlivů kumulativních a synergických.

13. V souvislosti s § 37 odst. 8 stavebního zákona navrhovatelé uvádí, že předmětný záměr je republikového významu (napojení dálnice D52 a dálnici D2), proto mělo být provedeno prověření významných negativních vlivů přesahujících hranice kraje. Navíc je dle navrhovatelů vymezení koridoru rychlostní silnice R52 v politice územního rozvoje (dále jen PÚR) a v její aktualizaci z roku 2015 v rozporu s požadavky právní úpravy TEN-T v legislativě EÚ. V souvislosti s tímto argumentem navrhovatelé uvádí, že *„tranzitní doprava je tedy takto zavlékána tam, kam svým charakterem nepatří“*.
14. Další část návrhu je věnována tvrzené nezákonnosti vymezení koridoru pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko (koridor DS04). Kromě dále uvedených důvodů je dle navrhovatelů vymezení tohoto koridoru nezákonné ze stejných důvodů jako vymezení koridoru DS14.
15. Pakliže jde o tyto zmiňované jednotlivé důvody, domnívají se navrhovatelé, že nebyly řádně posouzeny koncepční varianty dálničního spojení Brna a Vídně. Vymezení koridoru R52 (dřívější terminologie) je přitom v rozporu s rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-210, a ze dne 20. 4. 2011, č. j. 6 Ao 2/2011-27 (všechna zde uvedená rozhodnutí správních soudů jsou dostupná na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)). Navrhovatelé zde uvádí, že vyhodnocení procesu SEA ve vztahu k záměru D52 Pohořelice – Mikulov je nezákonné, nedostatečné a nepřezkoumatelné. Opět jsou opomenuty významné synergické a kumulativní vlivy. Nezákonné je ostatně i vymezení koridoru R52 v PÚR a navrhovatelé jsou toho názoru, že nyní je nutné „incidenčně“ přezkoumat i vymezení daného koridoru právě v PÚR. Dle přesvědčení navrhovatelů také měly být posouzeny veškeré reálně existující varianty dálničního spojení Brno – Vídeň, a to s ohledem na příslušná ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) a směrnice EU týkající se ptáků a stanovišť. Navrhovatelé zmiňují, na které evropsky významné lokality může mít rychlostní silnice R52 (resp. dálnice D52) a doprovodná komunikace II/395 negativní vliv. Vymezení koridoru R52 nadto nerespektovalo požadavky právní úpravy ochrany lokality soustavy NATURA 2000 na srovnání variant kapacitního silničního spojení Brna a Vídně. V rozporu s podmínkami ochrany území NATURA 2000 je i vymezení koridoru pro záměr D52 Pohořelice – Mikulov: nebyly posouzeny koncepční varianty záměru, výběr z variant koridoru D52 Pohořelice – Mikulov předložených zastupitelstvu kraje byl nezákonný (s ohledem na § 38 odst. 2 stavebního zákona a § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny), kdy rovněž nebyly zohledněny prioritní typy stanovišť (§ 45i odst. 10 zákona o ochraně přírody a krajiny) a nezákonné je taktéž vymezení doprovodné komunikace k dálnici D52 Pohořelice – Mikulov.
16. K výše uvedenému navrhovatelé opět shrnuli, že koridor DS04 pro záměr D52 Pohořelice – Mikulov je v ZÚR JMK vymezen v rozporu s právními předpisy. K vymezení dálničního spojení Brna a Vídně může dojít pouze po srovnání jeho variant v rámci vyhodnocení celkových koncepcí rozvoje dopravy Jihomoravského kraje. Pokud toto srovnání prokáže, že záměr dálnice D52 není realizovatelný, jak dle přesvědčení navrhovatelů vyplývá z jimi uvedených skutečností a podkladů, bude povinností pořizovatele dojednat vypuštění záměru z PÚR, v souladu s usnesením Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, publikovaným pod č. 2009/2010 Sb. NSS.

17. Navrhovatelé konečně tvrdili také nezákonnost vymezení koridoru silnice II. třídy Rajhrad – Modřice (silnice II/425 Rajhrad – Modřice). Jde o koridor DS39. Dle názoru navrhovatelů je tento koridor vymezen nepřesně, resp. je daný záměr zmatečně vnořen do koridoru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), a tudíž z tohoto vymezení není zřejmé, jakým způsobem má být řešeno napojení na okolní obce, zejména na území navrhovatele a).

### III. Vyjádření odpůrce k návrhu a další písemná podání ve věci

18. Odpůrce ve svém prvotním vyjádření k věci poukázal na skutečnost, že jiný návrh na zrušení ZÚR JMK (jako celku) zamítl Krajský soud v Brně rozsudkem ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931. Proti tomuto rozsudku byla podána kasační stížnost, kterou Nejvyšší správní soud vedl pod sp. zn. 2 As 122/2018, přičemž tato skutečnost vedla k přerušení řízení vedeného u Krajského soudu v Brně pod sp. zn. 65 A 3/2017, a to v té části, v níž Nejvyšší správní soud vrátil krajskému soudu věc k dalšímu projednání (ohledně návrhu zahraničního účastníka řízení). Odpůrce tak zdejší soud s přihlédnutím k uvedeným skutečnostem požádal o přerušení řízení (Krajský soud v Brně této žádosti vyhověl usnesením ze dne 6. 3. 2019, č. j. 63 A 13/2018-73; řízení poté bylo přerušeno do doby rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 2 As 122/2018, jakož i do rozhodnutí Ústavního soudu o ústavní stížnosti proti rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, jímž byla kasační stížnost proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zamítnuta; Ústavní soud ve věci rozhodoval pod sp. zn. IV. ÚS 2682/19, přičemž předmětnou ústavní stížnost odmítl pro zjevnou neopodstatněnost).
19. Odpůrce také navrhl, aby Krajský soud v Brně nynější návrh v celém rozsahu zamítl. Později pak, se stejným stanoviskem, odpůrce zaslal zdejšímu soudu na vědomí rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, a zmíněné usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19 (rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná na <http://nalus.usoud.cz>).
20. Navrhovatelé svůj návrh doplnili podáním ze dne 17. 11. 2020. V něm uvedli, že jsou si vědomi shora zmíněných „nevyhovujících“ rozhodnutí Krajského soudu v Brně, Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, pokud jde o dřívější návrh na zrušení ZÚR JMK, jakož i toho, že částečně se tento tehdejší návrh a návrh nynější, o kterém je řízení u Krajského soudu v Brně vedeno pod sp. zn. 63 A 13/2018, shodují či se podobají. Přitom však navrhovatelé zdůrazňují, že se správní soudy ve svých rozsudcích, které se týkaly dřívějšího návrhu, nedostatečně zabývaly některými otázkami, které byly v příslušném návrhu tematizovány. Šlo například o absenci jakéhokoli posouzení očekávatelné úrovně znečištění ovzduší, a to v souvislosti s nárůstem tranzitní dopravy na kapacitních silnicích. Podobné se pak týká i námitek formulovaných ohledně nedodržení podmínek ochrany území NATURA 2000 v některých oblastech, jakož i narušení celistvosti lokalit NATURA 2000. Přitom rozhodování o výběru transevropského koridoru zásadně závisí právě na řádné aplikaci legislativy týkající se lokalit systému NATURA 2000, a tato otázka tak má přímý dopad na území obce Popovice.
21. V hodnocení SEA (resp. v ZÚR JMK) také nebyla obec Popovice ani jednou zmíněna v souvislosti s otázkou udržitelného rozvoje území, životního prostředí a veřejného zdraví, ačkoli je nepochybně významně a negativně ovlivněna záměrem dálnice D52/JT. Ačkoli je

obec Popovice v příloze 2. hodnocení SEA zmíněna v seznamu dotčených obcí, nejsou zde uvedena žádná kompenzační, zmírňující či jiná opatření, přestože má dojít k překročení imisních limitů. Tyto aspekty nebyly v rozsudku Krajského soudu v Brně ve věci sp. zn. 65 A 3/2017 reflektovány.

22. Dle navrhovatelů bylo také vymezení koridoru dálnice D52 v úseku označovaném jako D52/JT Rajhrad – MÚK Chrlice II z hlediska obce Popovice významně odlišné od vymezení posuzovaného Nejvyšším správním soudem v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, publikovaném pod č. 2698/2012 Sb. NSS, a i jinak se z hlediska obce Popovice řešení dopravy liší. Odkazy Nejvyššího správního soudu a Krajského soudu v Brně v jejich zamítavých rozsudcích, pakliže odkazují na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, jsou proto nepřiléhavé. Z tohoto pohledu lze dále poukázat na zahájené řízení o posuzování stavby dálnice D52/JT z hlediska vlivů na životní prostředí (posuzování EIA), kdy závěr zjišťovacího řízení v této věci potvrdil, že dopravní modely musí být aktualizovány a musí zohlednit transevropský Baltsko-jadraný koridor TEN-T a jeho navazující součásti na území Jihomoravského kraje. Právě s ohledem na deficity rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, trvají navrhovatelé na jednání ve věci, aby obsahem správního spisu mohli svá tvrzení doložit a ověřit zejména vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.
23. Ve věci se rozhodl uplatňovat práva osoby zúčastněné na řízení pan J. F. Ten uvedl, že je vlastníkem pozemků p. č. X a X, oba v k. ú. X, a pozemku p. č. X v k. ú. X. Tyto pozemky jsou přímo dotčeny vymezením koridorů DS14, DS04 a DS39, jak byly specifikovány výše. Napadené opatření obecné povahy tak osobu zúčastněnou na řízení omezuje na jejích právech na svobodné nakládání s majetkem, zejména v přístupu na specifikované pozemky. V případě výstavby dálnice není vyřešen přístup k uvedeným nemovitostem a prakticky není možné se na dané pozemky dostat. Pozemky v k. ú. Modřice jsou také v záplavovém území a v případě výstavby dálnice dojde ke zvýšení hladiny v záplavové zóně na těchto pozemcích.
24. Posledním písemným podáním ve věci bylo vyjádření odpůrce ze dne 21. 12. 2020, v němž odpůrce poukázal na neprojednatelnost návrhu ve vztahu ke koridoru DS39 a také na to, že ZÚR JMK již v soudním přezkumu obstály. Odpůrce zde také předeslal námitky, které vznesl v rámci ústního jednání před Krajským soudem v Brně dne 22. 12. 2020. Zpochybnil tak s ohledem na vzdálenost území a pozemků navrhovatelů aktivní věcnou legitimaci navrhovatelů ve vztahu ke koridoru DS04. Zároveň odpůrce nezpochybnil aktivní procesní legitimaci navrhovatelů ve vztahu ke koridoru DS14, nicméně zde poznamenal, že žádný z navrhovatelů nevyužil svých procesních práv při pořizování ZÚR JMK, a proto námitky směřující do otázky jejich přiměřenosti navrhovatelům nepřísluší. Navrhovatelé také neosvědčují žádnými důkazy tvrzený pokles ceny jejich nemovitostí. V případě koridoru DS14 se jedná právě o vymezení koridoru, přičemž negativní vlivy je možné minimalizovat v rámci optimalizace trasy při dalších procesech územního plánování; s ohledem na vypuštění koridoru DS39 také nedojde ke kumulaci negativních vlivů. Podobně v případě zátěží hlukem a imisemi prachu a dalšími škodlivými látkami je možné později přijmout příslušná kompenzační opatření. Dopravní řešení dle ZÚR JMK také přispěje ke zvýšení plynulosti dopravy, tudíž i k pozitivnímu vlivu na ochranu ovzduší, např. na emise poléťavého prachu.

#### IV. Ústní jednání

25. Při ústním jednání konaném dne 22. 12. 2020 navrhovatelé úvodem uvedli, že v rámci aktualizace (účinné od 31. 10. 2020) ZÚR JMK byl z tohoto opatření obecné povahy vypuštěn koridor DS 39. V tomto rozsahu byli tedy navrhovatelé srozuměni s tím, že návrh bude soudem odmítnut. Skutečnost, že předmětný koridor již není součástí aktualizovaných ZÚR JMK potvrdil i odpůrce, takže o dané otázce, stejně jako o odmítnutí návrhu v uvedeném rozsahu, nebylo mezi stranami sporu.
26. Pokud jde o věcné námitky, uvedli navrhovatelé, že koridory DS04 a DS14 byly vymezeny, aniž by byla vymezena celková koncepce dálniční infrastruktury kraje a také zjištěna intenzita dopravy na hlavních tazích. Tato skutečnost ovlivnila také proces hodnocení vlivů na životní prostředí. V případě dálnice D52/JT nebyly dostatečně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy (na životní prostředí a veřejné zdraví). V důsledku uvedeného tedy není zřejmé, jaké vlivy bude mít daný záměr na obec Popovice, jakož i na pozemky v této obci, které vlastní navrhovatelé b) a c). Navrhovatelé jsou si vědomi, že obdobnou otázkou se zabýval Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, nicméně daný rozsudek se dostatečně nevypořádal se všemi důležitými skutečnostmi, kdy navíc nynější návrh je specificky zaměřen na otázku vlivu ZÚR JMK na území obce Popovice (zmíněný rozsudek navíc zhusta odkazoval na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, avšak dopravní řešení, kterým se zabývalo toto rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, se liší od řešení, které je předmětem nynějšího přezkumu).
27. V případě koridoru DS04 odpůrce nedostatečně hodnotil zásah do systému NATURA 2000 a evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, kdy nebyly vyhodnoceny varianty daného záměru (dálničního spojení s Rakouskem). Přitom v procesu pořizování ZÚR JMK bylo prokázáno, že takové varianty existují a že odpovídají požadavkům § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Tyto varianty tak měly být vzaty v úvahu. To platí zejména za situace, kdy v dotčených oblastech jsou prioritní typy stanovišť.
28. Odpůrce zdůraznil, že oba dotčené koridory byly vymezeny správně, stejně jako bylo správně i posouzení vlivů na životní prostředí. Žádný z navrhovatelů pak neosvědčuje aktivní věcnou legitimaci ke koridoru DS04. I proto by měl soud návrh odmítnout. Všichni navrhovatelé jsou od daného koridoru vzdáleni více než 20 km a realizovaným záměrem nemohou být dotčeni; zde odpůrce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526.
29. Dle odpůrce byla dopravní koncepce vymezena dostatečně. Navíc koridor DS14 nemůže dle odpůrce ovlivnit nemovitosti navrhovatelů b) a c). Dotčen sice může být navrhovatel a), nicméně u toho lze spravedlivě požadovat, aby příslušná omezení snášel. K tomu přistupuje, že navrhovatele a) stíhá povinnost, aby následně v případě jednotlivých koridorů dbal v rámci navazující územně plánovací dokumentace sladění dotčených veřejných zájmů. Odpůrce také dodal, že navrhovateli prezentované dopravní alternativy by měly zásadní negativní vliv na životní prostředí, přičemž samotná problematika těchto alternativ byla již v minulosti mnohokrát řešena.
30. Navrhovatelé uvedli, že dle ustálené judikatury je třeba rozlišovat mezi věcnou a procesní legitimací, přičemž podmínkou procesní legitimace je pouze plauzibilní tvrzení navrhovatele, že může být opatřením obecné povahy dotčen. Zároveň jsou navrhovatelé

přesvědčení, že předmětné koridory představují, ve vazbě na další části chystané dopravní sítě, jeden záměr, což znamená, že je třeba brát v potaz širší měřítko, tedy i užívání chystané stavby (komunikace); dané dálniční spojení má republikový i nadrepublikový význam a v tomto smyslu může mít na navrhovatele vliv.

31. Osoba zúčastněná na řízení (v rámci ústního jednání zastoupená obecným zmocněncem doc. RNDr. P. F.) uvedla, že v případě jejích pozemků je jako o logickém budoucím využití nutno hovořit o využití jako stavebních pozemků. V případě výstavby dálnice však vzniknou různé problémy, včetně znehodnocení dotčených pozemků osoby zúčastněné na řízení. K tomu odpůrce uvedl, že úvahy o možné budoucí zastavitelnosti předmětných pozemků jsou spekulativní a dané pozemky se navíc nacházejí převážně v zátopové oblasti, což možnost jejich zastavitelnosti opět snižuje.
32. Krajský soud při ústním jednání zamítl návrh na provedení níže specifikovaných důkazů, k nimž uvádí důvody pro toto zamítnutí.
33. Soud v první řadě neprovedl důkazy navržené navrhovateli, které spočívaly v následujících materiálech:
  - „*Posouzení koncepcí páteřní silniční sítě pro Jihomoravský kraj v kontextu TEN-T a PÚR ČR*“, Ing. M. S., 2012
  - *Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje – etapy A, B, C*“, Urbanismus, architektura, design – studio, spol. s r. o. a PK Ossendorf spol. s r. o., 2014
  - Studie Ministerstva dopravy „*Vyhledání variant trasy v parametrech R 55 mezi dálnicí D 2 a státní hranicí s Rakouskem*“, Ing. J. K., 2/2007 – součást spisového materiálu ZÚR JMK
  - „*Generel dopravy JMK, část B*“, IKP Consulting Engineers, s.r.o., Praha, 2004 – 2006
  - „*Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje*“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2014)
  - „*Posouzení Alternativní koncepce komunikační sítě v širším okolí brněnské aglomerace*“, Ing. M. S., 1/2007
  - „*Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně*“, Mgr. J. D., 2007
  - Rezortní předpis Ministerstva dopravy TP 255 – Prognóza intenzit automobilové dopravy
  - „*Obchvat Břeclavi a R55: Posouzení vzájemných souvislostí pro dvě silniční trasy Brno – Vídeň*“, P. Holcner, 2008
  - Rozhodnutí KHS JMK č. j. KHSKM 15855/2016/BM/HO ze dne 11. 4. 2016, kterým povoluje překročení hygienických limitů hluku z dopravy na silnici II/602 – ul. Jihlavská a Pražská v Brně a Jihlavská v Troubsku na dobu do 30. 12. 2020
  - „*Vliv kvality ovzduší na zdraví a úmrtnost Brňanů*“, 2015, MUDr. M. Č., Masarykova univerzita, lékařská fakulta
  - Bezpečnostní rizika dopravy – environmentální a zdravotní aspekty

- Metodický pokyn Ministerstva dopravy ke snižování prašnosti z dopravy
- PZKO pro aglomeraci Brno
- Výsledky sčítání dopravy v ČR z let 2016 a 2010 pro sčítací úsek 6-2190 – státní hranice ČR – Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52
- Stanovisko MMR k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ze dne 26. 11. 2015, č. j. MMR 28714/2015-81-2
- Dopis vedoucího Ředitelství D Generálního ředitelství pro životní prostředí Evropské komise ze dne 19. 1. 2007, č. j. EU ENV D3-MN-jv D(2007) 970, a jeho překlad do českého jazyka
- Stanovisko MŽP k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 ze dne 24. 6. 1999, č. j. M/11862/1137/700/1412/OPVŽP/99
- „Hodnocení vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska“, Mgr. O. V., 2007, autorizovaná studie a abstrakt této autorizované studie
- „Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 (§ 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění)“, RNDr. V. K., Ph.D., 2015
- Dokumentace EIA pro záměr „Rychlostní silnice R52 Pohořelice - Mikulov (Drasenhofen)“
- „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů - vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“, MUDr. J. V., Ph.D., 2014
- „Posouzení koncepcí páteřní silniční sítě pro Jihomoravský kraj v kontextu TEN-T a PÚR ČR“, Ing. M. S., 2012
- „Rychlostní silnice v úseku Pohořelice – Mikulov, vyhledávací studie“, HBH Projekt spol. s r.o., 2000
- Návrh přílohy s názvem „Evropsky významná lokalita Slanisko v trojúhelníku“ pro novelu nařízení vlády, AOPK, 2007
- „Analýza dostatečnosti doplnění národního seznamu pro kontinentální biogeografickou oblast v České republice“, příloha stížnosti přeložené Evropské komisi Koalicí nevládních organizací pro NATURU 2000, duben 2010
- Materiál k bodu č. 49 „Stanovisko Jihomoravského kraje k návrhu zařazení nové evropsky významné lokality „CZ0620411 Slanisko v trojúhelníku“ do národního seznamu soustavy NATURA 2000“ projednáváný na 133. Schůzi Rady JMK konané dne 4. 10. 2007, přijaté usnesení Rady JMK a podkladový dokument, dopis AOPK ČR ze dne 25. 9. 2007 pod č. j. 01576/BRN/2007

- „*Návrh kompenzačních opatření na R 52 - Slanisko u Mikulova*“, Natura Servis s r.o., 2009 – stanovisko AOPK - Správy CHKO Pálava a krajského střediska Brno ze dne 7. 9. 2012, č. j. 01110/PA/1012/AOPH 2007
- Rezortní předpis Ministerstva dopravy „*Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*“
- Stanovisko AOPK – Správy CHKO Pálava a krajského střediska Brno ze dne 7. 9. 2012, č. j. 01110/PA/1012/AOPH 2007
- „*Analýza dostatečnosti doplnění národního seznamu pro kontinentální biogeografickou oblast v České republice*“, příloha stížnosti přeložené Evropské komisi Koalicí nevládních organizací pro NATURU 2000, duben 2010

34. Ke všem výše specifikovaným důkazním návrhům soud uvádí, že jsou buď součástí spisové dokumentace k ZÚR JMK (obsahem správního spisu se ve správním soudnictví zpravidla nedokazuje a zdejší soud neshledal důvody pro, z tohoto hlediska mimořádný, postup spočívající ve zopakování materiálů, které jsou součástí správního spisu) a/nebo se těmito důkazními návrhy, při prakticky nezměněné skutkové a právní argumentaci v současném návrhu (oproti předešlému návrhu na zrušení ZÚR JMK), výslovně zabýval Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, v němž shledal nadbytečnost těchto důkazních návrhů, resp. jejich nerelevanci. K tomu především zejména kapitola III.B zmíněného rozsudku, s jehož závěry se zdejší soud ztotožňuje i nyní, a které byly aprobovány rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, a usnesením Ústavního soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19.
35. Pokud jde o některé další zmínky v návrhu, které by bylo možné vyložit jako důkazní návrhy, a které jsou zejména součástí poznámek pod čarou [A., V., L., R., H., J.: *Podíl dopravy na zdravotním stavu obyvatel v městě Brně*, Centrum dopravního výzkumu, Brno, 2006, Centrum dopravního výzkumu je organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR; A., V., H., J., L., R.: „*Bezpečnostní rizika dopravy – environmentální a zdravotní aspekty*“, Proceedings of the International Conference, Jaslovské Bohunice, 5-6 January 2007; Š., M.: „*Účinky z výfukových plynů automobilů na lidské zdraví*“, Ekologický institut Veronica, 2010 Brno; Doporučení světové zdravotnické organizace ve věci kvality ovzduší; „*Night Noise Guidelines for Europe*“, World Health Organization, Regional Office for Europe; emisní faktory pro různé typy motorových vozidel (osobní/lehké nákladní/těžká nákladní) a různá paliva (benzin/diesel) vyčíslené programem MEFA, který zveřejnilo na svých internetových stránkách MŽP], uvádí Krajský soud v Brně, že rovněž byly zmíněny již v návrhu projednávaném pod sp. zn. 65 A 3/2017 [kdy ovšem navrhovatelé, zastoupení týmem právním zástupcem, na dokazování těmito materiály výslovně netrvali – viz dokument „*Přehled důkazních návrhů navrhovatelů ve věci návrhu za zrušení opatření obecné povahy – Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 5. 10. 2016*“ (obsah této písemnosti, která je součástí spisu sp. zn. 65 A 3/2017, soud v rámci ústního jednání konstatoval, přičemž strany se měly možnost k jeho obsahu vyjádřit; tuto písemnost vzal soud v potaz i v souvislosti se zamítnutými důkazními návrhy, jak jsou uvedeny v přechodném odstavci)], přičemž jejich provedení jako důkazu, pakliže by takto byly navrženy, by soud shledal nadbytečným. Tuto nadbytečnost by bylo možné dle názoru soudu dovodit z toho, že není třeba dokazovat to, že zvýšení dopravy (zejména kamionové s dieselovým pohonem) produkuje v ovzduší více škodlivin, včetně hluku apod., což má za

následek negativní vliv na zdraví, popř. úmrtnost občanů (srov. bod 91. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931). Obdobné pak soud uvádí ke „strategické hlukové mapě“ z roku 2012. Její výřez je reprodukován na s. 16 návrhu a byl totožným způsobem uveden i na s. 37 návrhu projednávaného pod sp. zn. 65 A 3/2017, přičemž právě tento výřez pojmá soud jako nezpochybnovanou součást návrhových tvrzení, které byly vypořádány právě již ve věci sp. zn. 65 A 3/2017. Soud však upřesňuje, že v rámci ústního jednání navrhovatelé na provedení daných materiálů, jakožto důkazů, netrvali; dokumenty uvedené v poznámkách pod čarou považovali spíše za ilustrativní, mající doložit jejich jednotlivá tvrzení.

36. Za nadbytečný soud považuje i eventuální důkazní návrh Přílohou III k nařízení EP a Rady č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě – jednak jde o právní předpis, jednak skutečnost, že koridory TEN-T jsou koncipovány i pro dálkovou transevropskou dopravu, není nijak sporná. V tomto kontextu soud považuje za nadbytečné i dokazování dokumentem Evropské komise nazvaným „*Trans-European Transport Network – TEN-T priority axis and projects 2005*“, a dokumentem „*Oprava Rozhodnutí TEN-T/1996*“ (publikovaná v Úředním věstníku EU z 26. 8. 2006, svazek L 233 str. 36 a identicky znějící oprava konsolidovaného znění Rozhodnutí o TEN-T publikovaná v Úředním věstníku EU z 2. 12. 2011, svazek L 319 str. 124). Argumentaci podepřenou těmito dokumenty, zmíněnými již v návrhu ve věci sp. zn. 65 A 3/2017, totiž navrhovatelé uvádějí v kontextu nesprávnosti vymezení rychlostní silnice R52 v PÚR, přičemž k (v této souvislosti) navrhovateli kýženému přezkumu PÚR, ani v jeho „incidenční“ podobě, není soud oprávněn (viz níže); obdobné pak platí také pro dokument „*důvodová zpráva k PÚR pro jednání vlády*“, zmíněný na s. 31 návrhu.
37. Přiměřeně pak závěry popsané v předchozím odstavci soud uvádí rovněž k „nově“ (oproti návrhu ve věci sp. zn. 65 A 3/2017) uplatněným důkazním návrhům v podobě materiálů „*Návrh na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR KÚ JMK ze dne 5. 4. 2017, č. j. JMK 67231/2017*“ a „*Zpráva o uplatňování politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1*“. Zde lze dodat, že tyto důkazní návrhy byly podány v souvislosti s protražovanou polemikou se závěry zdejšího soudu a Nejvyššího správního soudu (rozsudky ve věcech sp. zn. 65 A 3/2017 a sp. zn. 2 As 122/2018), potažmo zprostředkovaně Ústavního soudu (usnesení ve věci sp. zn. IV ÚS 2682/19), mající původ a počátek v nyní obdobně či totožně reprodukováném návrhu na zrušení ZÚR JMK, který zdejší soud projednával pod sp. zn. 65 A 3/2017. Tyto návrhy byly vzneseny v rámci návrhového bodu „*Nezákonnost vymezení koridoru pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko*“ (obdobného jako v „předchozím“ návrhu na zrušení ZÚR JMK), přičemž s příslušnými argumenty a tvrzeními se jmenované soudy již podrobně vypořádaly (viz zejména kapitola III.I rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, především bod 468.; srov. také kapitolu III. M. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512).
38. Za nadbytečné považoval soud také některé důkazní návrhy učiněné v rámci ústního jednání. Šlo zejména o informační letáky Ředitelství silnic a dálnic ČR k dálnici D52 (Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2 – stav k lednu roku 2019 a Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2 – stav k červenci roku 2020). Nejde o materiály připisovatelné odpůrci, nýbrž o v zásadě informační materiály ilustrující vývoj a záměry nastalé až po přijetí nyní přezkoumávaného opatření obecné povahy (soud tak neshledává užší souvislost

s předmětem řízení). V případě materiálů předložených osobou zúčastněnou na řízení se jednalo o součásti správního spisu a ani v této souvislosti nepovažoval soud za nutné provádět dokazování součástí tohoto spisového materiálu (viz také výše). Materiály předložené odpůrcem pak soud nehledal relevantními, pokud šly nad rámec odpůrcem předloženého spisu, který soud považuje za klíčové východisko pro posouzení věci.

39. Soud naopak k důkazu provedl dokument Ministerstva životního prostředí ze dne 17. 6. 2020, č. j. MZP/2020/560/1154, sp. zn. ZN/MZP/2020/560/137, označený jako závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Posuzovaný záměr je nazván „D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2“. Zde Ministerstvo životního prostředí konstatovalo, že předmětný záměr, s ohledem na svoji povahu, podléhá vždy posouzení dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě zjišťovacího řízení je pak třeba dle tohoto závěru dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí nutné zpracovat především (mj.) s ohledem na aktualizované modely vývoje dopravních intenzit s popisem použitých metod a vstupních údajů, které zohlední vliv Baltsko-jadranského koridoru TEN-T a jeho navazujících součástí na území Jihomoravského kraje. Je také třeba zpracovat rozptylové a hlukové studie, biologické hodnocení záměru, doplnit posouzení vlivu záměru na zemědělský půdní fond a zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v dále reprodukováných vyjádřeních jednotlivých orgánů a subjektů. Daný dokument konstatuje, že v oznámení byly vyhodnoceny varianty A a B předmětného záměru (varianta B je „novou“, uvažující s doplněnou MÚK Syrovice na stávající R52 přes MÚK Rajhrad východně od smíšené zóny Na Bobravě, kdy dále míjí severně Popovice a směřuje diagonálně až po dálnici D2, kde se připojuje na MÚK Chrlice II s možností připojení přes silnici III/41614 a ulici Roviny na silnici II/380), přičemž předmětem oznámení byla nakonec kombinace varianty B Jižní tangenty i dálnice D2, s novým pojetím MÚK Brno-jih a doplněním propojení silnice II/425 – MÚK Syrovice. Ministerstvo životního prostředí uvedlo, že není důvod zvažovat návrh jiné technické varianty, kdy v rámci posouzení bude provedeno pouze srovnání s nulovou variantou.
40. Dále soud k důkazu provedl nákresey označené jako „Vývoj dopravní koncepce pro JMK“, v jejichž rámci navrhovatelé ilustrovali otázku „koncentrace tranzitní dopravy“ dle ZÚR JMK 2011, které byly zrušeny Nejvyšším správním soudem, a dle ZÚR JMK, jakož i „zavlečení do brněnské aglomerace“ dle ZÚR JMK 2011 a ZÚR JMK. Dalším provedeným materiálem byly nákresey hlukových map pro obec Popovice, a to „Varianta nulová – rok 2035“, „Varianta aktivní – S10“ (denní doba) a „Rozdíl ve variantách“ s výsledky platnými do 400 m od komunikace. Dané mapy jsou z územní studie dálniční a silniční sítě metropolitní rozvojové oblasti Brno. Soud také konstatoval obsah nákresů označených jako „Dvě dopravní koncepce pro JMK“, které obsahují schematické znázornění dopravních toků dle ZÚR JMK 2011, dle studie Ing. S. z roku 2012 (s obchvaty Brna), a to opět s ohledem na „koncentraci tranzitní dopravy“ a „zavlečení do brněnské aglomerace“ dle ZÚR JMK 2011, ZÚR JMK a aktualizace ZÚR JMK z roku 2020.
41. Soud k důkazu provedl také materiál „Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, Územní prognóza Břeclavska“, zpracovaný v květnu 2005 Mgr. S. M. S ohledem na obsah návrhu se zabýval zejména vlivem silnice R52 na ptačí oblast Pálava, Střední nádrž

Vodního díla Nové Mlýny a Mušovský luh. Studie zmiňuje 3 varianty trasy R52 s vlivem na jednotlivé předměty ochrany. Případě ptačí oblasti Pálava počítala studie s třemi variantami R52, přičemž hlavní předměty ochrany ptačí oblasti budou případnou realizací záměru ohroženy především redukcí rozlohy biotopů a fragmentací lokality. Zesílením provozu má dojít ke zvýšení rušení a nebezpečí úhynu na komunikaci. Některé porosty a ptačí druhy mohou být stavbou ohroženy. Vzdálenější stanoviště ptáků nemají být přímo dotčena a možný vliv zde spočívá ve zvýšení hluchnosti v širším okolí a zvýšení nebezpečí náhodného úhynu na komunikaci. Všechny tři varianty mají mít negativní vliv na předměty ochrany dané ptačí oblasti, ale vzhledem k tomu, že u všech variant již v trase navržené stavby existuje významný silniční tah, nedojde k zásadním změnám podmínek v lokalitě. Při provedení zmírňujících opatření bude daný vliv na hlavní předměty ochrany minimální (s. 168-169 předmětné studie). Obdobně konstatuje daná studie i k oblasti Mušovský luh v jednotlivých variantách (s. 129-134), přičemž zde by (významný) negativní vliv (v případě varianty 1) byl dán zejména v případě evropsky významných druhů brouků v rámci evropsky významné lokality a na hydrologické poměry v místě, jakož i na možnost migrace některých druhů; negativní vlivy by bylo možné zmírnit uplatněním jiné zvažované varianty silnice R52. Podobné závěry studie uvádí k ptačí oblasti Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny (s. 183-185). Zde je důležitá povaha této lokality jako tahové zastávky a stanoviště vodních ptáků.

42. Pokud jde o vyjádření navrhovatelů v rámci ústního jednání, tak tito zdůraznili nedostatečné zhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů (resp. vlivů na ovzduší, veřejné zdraví apod.), přičemž v případě obce Popovice nebylo v ZÚR JMK vůbec uvedeno, jaký bude mít záměr koridoru DS14 vliv na její území.
43. Odpůrce uvedl, že navrhovatelé kladou na ZÚR JMK požadavky, které tyto zásady nejsou schopny splnit, neboť předmětem jejich regulace není taková podrobnost, jaké se navrhovatelé dožadují. Zásady územního rozvoje vymezují toliko koridory o určité šířce a na dotčené obce kladou následné nároky na územní plánování (např. vymezení komunikace v rámci koridoru). Kromě jiného odpůrce také zmínil, že navrhovatelé nebyli v procesu přijímání ZÚR JMK aktivní, protože ani nebylo možné jejich případným návrhům dopřát sluchu.
44. Osoba zúčastněná na řízení uvedla, což doprovodila i písemným podáním, že právě proces přijímání zásad územního rozvoje je tím správným okamžikem pro podrobné zvážení jednotlivých dopravních koridorů. Zde odkázala na § 18 odst. 1 stavebního zákona; územní plánování by od počátku mělo sledovat realizovatelná řešení. Nelze problém, existující již při přijímání zásad územního rozvoje, posouvat do návazných územních plánů a územních řízení. V tomto směru nelze přesouvat tyto problémy ani na obce při pozdějším územním plánování a např. obec Popovice nemá s ohledem na vymezený koridor komunikace možnost a prostor již nic optimalizovat a přijmout kroky k dodržení hlukových a imisních limitů. I osoba zúčastněná na řízení ve vazbě na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 Ao 1/2006-74, zmínila nedostatečné či nesprávné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, včetně zvážení kompenzačních opatření.

## V. Posouzení věci soudem

45. Krajský soud přezkoumal předmětné opatření obecné povahy v mezích rozsahu a důvodů návrhu a shledal, že **návrh není důvodný**. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze

skutkového a právního stavu, který tu byl v době přijetí napadeného opatření obecné povahy.

#### *V. 1. Obecné otázky přezkumu věci*

46. Zdejší soud také předesílá, že nynější návrh je v podstatných částech shodný s návrhem, který Krajský soud v Brně posuzoval již ve shora zmíněném řízení vedeném pod sp. zn. 65 A 3/2017. Stávající návrh tak buď dřívější argumenty doslovně opakuje (s tím, že je stručnější, cca čtvrtinový v porovnání s předchozím návrhem, což se odvíjí i od počtu navrhovatelů, který je nyní výrazně nižší), a to ve shodné textové struktuře, nebo tyto argumenty, při převzetí z předchozího návrhu, do stávající textové struktury přeskupuje a přemísťuje. Při posouzení těchto námitek, pakliže jsou stejné nebo obdobné, Krajský soud v Brně vycházel ze závěrů formulovaných v rozsudku zdejšího soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, resp. z navazujícího rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, a usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19. Jinak řečeno, na stejné námitky nemá zdejší soud v zásadě důvod reagovat jinak, než jak se tomu stalo v pravomocných soudních rozhodnutích, resp. nevidí důvod, aby předmětné závěry nějak „originálně“ převypravoval a přeformuloval (to se principiálně týká i způsobu členění daných rozhodnutí, která reagovala na totožné či obdobné argumenty – k této struktuře rozhodnutí viz bod 25. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931). Pokud se jedná o námitky „původní“, je samozřejmě situace odlišná.

#### *V. 1. a) Podmínky řízení a aktivní legitimace navrhovatelů*

47. Mezi účastníky řízení není existence ZÚR JMK sporná, není mezi nimi ani spor o datum vydání ani o okamžik účinnosti ZÚR JMK a ve vazbě na to ani o včasnosti podání návrhu na zrušení napadeného opatření obecné povahy. Přitom v nyní posuzované věci řádně vyvěšené ZÚR JMK nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016.
48. Návrh na zrušení opatření obecné povahy byl u Krajského soudu v Brně podán dne 21. 12. 2018, z čehož vyplývá, že navrhovatelé se včas domáhali zrušení účinného opatření obecné povahy. K tomu soud dodává, že dle § 101b odst. 1 s. ř. s., ve znění účinném od 1. 1. 2018, lze návrh na zrušení opatření obecné povahy podat ve lhůtě do jednoho roku ode dne, kdy napadené opatření nabylo účinnosti. Ve znění účinném do 31. 12. 2017 naopak § 101b odst. 1 s. ř. s. umožňoval návrh na zrušení opatření obecné povahy podat do tří let ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Jak přitom vyplývá např. z judikatury, pokud ke dni účinnosti příslušné novely [zákon 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] tato tříletá lhůta ještě neuplynula, pak běžela dál, maximálně však po dobu jednoho roku, tj. do 1. 1. 2019 (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 9. 2018, č. j. 4 As 252/2018-27). Z výše uvedeného je proto patrné, že návrh na zrušení ZÚR JMK byl podán v zákonné lhůtě, nedlouho před jejím uplynutím.
49. Pokud jde o posouzení aktivní legitimace jednotlivých navrhovatelů, je třeba předně konstatovat, že aktivní legitimace navrhovatele je dána tvrzením o tom, že byl opatřením obecné povahy zkrácen na svých existujících právech jasně uvedeným způsobem. Z judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, publikované pod č.

1910/209 Sb. NSS, či rozsudek ze dne 11. 6. 2009, č. j. 3 Ao 2/2009-93) vyplývá, že odmítnutí návrhu je možné pouze v případě, kdy lze nedostatky procesní nebo hmotné legitimace zjistit již ze samotného návrhu.

50. V nyní posuzované věci lze shledat dvě skupiny navrhovatelů. Své návrhy na zrušení opatření obecné povahy podala obec – navrhovatel a) – a jednotlivé fyzické osoby – navrhovatelé b) a c).
51. V případě otázky aktivní legitimace obcí je možné konstatovat, že dle § 101a odst. 2 s. ř. s. může návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí, vydaného krajem, podat též obec. Ze systematického výkladu právní úpravy vyplývá, že se v případě § 101a odst. 2 s. ř. s. jedná o ustanovení ve vztahu speciality k § 101a odst. 1 s. ř. s., které ve své první větě uvádí, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Druhý odstavec citovaného ustanovení zakládá zvláštní oprávnění obce, jako jednoho ze samostatných subjektů, podat návrh na zrušení opatření obecné povahy. Jedinou zákonnou podmínkou je, že se musí jednat o opatření obecné povahy (nebo jeho částí) vydané krajem, nejčastěji tedy zásady územního rozvoje daného kraje. Imanentní podmínkou je, že se musí jednat o obec nacházející se na území daného kraje. Jinou podmínku pro založení aktivní legitimace zákon neobsahuje, zejména neobsahuje na rozdíl od § 101a odst. 1 věty první s. ř. s. podmínku subjektivní přípustnosti návrhu. Obec tak není povinna tvrdit zkrácení svých práv. Konečně k založení aktivní procesní legitimace obce pouze z důvodu, že se nachází na území příslušného kraje, se vyjádřil i Nejvyšší správní soud při posuzování ZÚR JMK 2011 a v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 (viz zejména bod [21] zmíněného rozsudku).
52. Z uvedených důvodů soud o procesní legitimaci navrhovatele a) nepochybuje. To se týká i situace, kdy je zpochybňována územní rezerva (srov. bod 40. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931), popř. odpůrce vznáší námitky ohledně procesní legitimace v případě koridoru DS04.
53. V případě navrhovatelů b) a c) jde o fyzické osoby, které uplatnily dotčení svých vlastních práv. Zdejší soud ověřil, že navrhovatelé b) a c) jsou vlastníky, případně spoluvlastníky, nemovitostí na území Jihomoravského kraje. Tvrdí-li současně tito navrhovatelé, že ZÚR JMK nejsou, pokud jde o vymezované dopravní koridory a územní rezervy, v souladu se zákonem a nebyly vydány zákonem stanoveným způsobem, přičemž konkrétně specifikovanými nezákonnostmi byli zkráceni na právu na příznivé životní prostředí, vlastnickém právu, právu na zdraví, popř. na jiných souvisejících právech, nemá soud o jejich aktivní legitimaci pro podání návrhu pochybovat (srov. také bod 45. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, či body [16] až [18] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526). Z hlediska procesní legitimace soud neshledává shora zmiňovanou zjevnou nedostatečnost, kterou by bylo možné bez dalšího zjistit už jen ze samotného návrhu, pročež návrh navrhovatelů b) a c) neodmítl (odmítnutí jejich návrhu se domáhal odpůrce).
54. S ohledem na výše uvedené se soud blíže nezabýval aktivní legitimací navrhovatelů v tom smyslu, v jakém se považovali za tzv. „dotčenou veřejnost“ dle čl. 2 odst. 4 a 5 ve vazbě na čl. 9 odst. 3 Aarhuské úmluvy.

55. Soud dodává, že výše uvedené platí pro situaci, kdy navrhovatelé napadali koridory DS04 a DS14. V případě koridoru DS39, vypuštěného v rámci aktualizace, byli navrhovatelé (i odpůrce) srozuměni s odmítnutím návrhu. K tomu soud odkazuje na bod V. 2. c) tohoto rozsudku, přičemž jeho ostatní části se, z hlediska věcného vypořádání se s návrhem, týkají především napadených koridorů DS04 a DS14.

*V. 1. b) Obecná východiska přezkumu*

56. Jak bylo řečeno, při posouzení návrhu soud jako východisko a kritérium zvolil, kromě příslušné právní úpravy, především relevantní judikaturu správních soudů, a to zejména judikaturu svou vlastní a Nejvyššího správního soudu.
57. Zároveň soud konstatuje, že v procesu územního plánování dochází k posouzení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by tak byly porušením ústavních zásad o dělbě moci (srov. bod [114] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103, publikovaného pod č. 2552/2012 Sb. NSS).
58. Soud může přezkoumávat pouze to, zda příslušný orgán postupoval při pořizování územního plánu a v řízení o jeho vydání v souladu se zákonem (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 Ao 1/2006-74, publikovaný pod č. 968/2006 Sb. NSS). Úlohou soudu v tomto typu řízení je bránit jednotlivce (a tím zprostředkovat celé politické společenství) před excesy v územním plánování a nedodržením zákonných mantinelů, nikoliv však územní plány či zásady územního rozvoje dotvářet. Při hodnocení zákonnosti územního plánu nebo zásad územního rozvoje, jakož i jejich změny, se pak soud řídí zásadami proporcionality a zdrženlivosti. Ke zrušení takového dokumentu by měl proto soud přistoupit, pokud došlo k porušení zákona v nezanedbatelné míře, resp. v intenzitě zpochybňující zákonnost posuzovaného řízení a opatření. (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, publikovaný pod č. 1462/2008 Sb. NSS).

*V. 2. Vlastní přezkum opatření obecné povahy*

*V. 2. a) Tvrzeň nezákonnost vymezení koridoru DS14 pro záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice*

59. Jak již bylo shrnuto shora, navrhovatelé namítají nezákonnost vymezení koridoru pro záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. Prostřednictvím tohoto záměru by dle navrhovatelů došlo k přivedení další dálkové (tranzitní) dopravy na území města Brna a do jeho okolí. To by zásadním způsobem zhoršilo již existující protiprávní stav nadlimitní imisní i hlukové zátěže tohoto území. Kumulativní a synergické vlivy obou uvedených záměrů (dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice a D52) nejsou vůbec popsány, tím méně vyhodnoceny, pročez konkrétně navrhovatelé brojí proti nezákonnosti části vyhodnocení SEA pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. Dále navrhovatelé konkrétně brojí proti

tomu, že vymezení koridoru dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice je podle nich v rozporu s PÚR a s § 37 odst. 8 stavebního zákona.

60. Zdejší soud předně uvádí, že trasa koridoru D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice (tzv. jižní tangenty) byla již v některých souvislostech předmětem zkoumání Nejvyšším správním soudem v jeho rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, kterým byly zrušeny původní ZÚR JMK 2011. Předmětný rozsudek se problematice tangent města Brna věnuje v části D.2 rozsudku a to konkrétně v bodech [326] až [354], přičemž samotné odůvodnění Nejvyššího správního soudu se nachází v bodech [342] až [354] citovaného rozsudku, na které zdejší soud v relevantních částech týkající se tzv. jižní tangenty odkazuje. Totéž činí také zdejší soud ohledně opakující se námitky navrhovatelů stran umístění koridorů do území s nadlimitní imisní i hlukovou zátěží tohoto území – blíže se touto otázkou, včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů, věnuje soud níže (viz také kapitola III.D rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931).
61. Pokud jde o námitku, že vymezení koridoru dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice je v rozporu s PÚR a s § 37 odst. 8 stavebního zákona, uvádí soud následující:
62. Z předložené spisové dokumentace vyplývá, že vymezením předmětného koridoru se řeší návaznost dálnice D52 na dálniční a silniční síť ve směru na Brno, a to převedením D52 v koridoru jižní tangenty (D52/JT) s napojením na zkapacitněnou dálnici D2 v Chrlicích. Silnice I/52 v úseku Rajhrad – Brno je v současné době vedena ve stopě ulice Vídeňské jako čtyřpruhová silnice I. třídy s průchodem oboustranně zastavěným územím jižní části Brna s významnou obslužnou funkcí a napojením na dálnici D1 (MÚK Brno-centrum). Výhledová přestavba tohoto úseku ve stávající stopě v kategorii dálnice je, jak vyplývá z odborných podkladů, značně problematická a to především z důvodu městského charakteru komunikace s vedením tramvaje ve středním dělicím pásu a s potřebnými křižovatkami pro obsluhu území v kratších vzdálenostech než vyžadují normové parametry pro kategorii dálnice. Koncepte schválená v ZÚR JMK, která byla potvrzena Ministerstvem dopravy, řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice (D52/JT) navazující na již realizovaný úsek D52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty s napojením na dálnici D2 v MÚK Chrlice II. Z předložené spisové dokumentace se dále podává, že modely intenzity dopravy (až 30 tisíc vozidel/24 hod. – viz „*Model silniční dopravy pro síť JMK*“, HBH Projekt spol. s.r.o., 2014) potvrzují potřebnou kategorii D52/JT jako čtyřpruhové směrově dělené dálnice s mimoúrovňovými křižovatkami. Na základě výsledků technické studie [studie „*R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II*“, kterou pořídilo Ministerstvo dopravy (PK Ossendorf, s.r.o., 04/2015)] a závěrečného doporučení je zapracována do ZÚR JMK výsledná varianta s vymezením koridoru proměnlivé šíře 700 – 550 m, jejíž trasa je vedena z prostoru MÚK Rajhrad (D52) a dále pokračuje severovýchodním směrem, severně od Popovic k dálnici D2, kde se napojuje na dálnici D2 v nově navrhované MÚK Chrlice II. Stanovený koridor pak poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy v podrobnější dokumentaci s návazností na dálnici D2 (MÚK Chrlice II). Toto řešení vyvolává současně potřebu zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – MÚK Brno-jih, novou MÚK Chrlice II, přestavbu MÚK Chrlice (kolektorová křižovatka MÚK Chrlice II + MÚK Chrlice) a přestavbu MÚK Brno-jih na dálnici D1. Pro tyto záměry vymezují ZÚR JMK samostatné plochy a koridory. Z výše uvedeného soud shledává, že předmětná stavba je, jak vyplývá nejen z jejího názvu, ale také

z jejího smyslu, tzv. tangentou, tedy krátkým úsekem dálničního typu, jejímž účelem je propojit – v tomto konkrétním případě – dálnici D52 a D2.

63. Již v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zdejší soud konstatoval (bod 468.), že v tehdejší věci bylo mezi stranami nesporné, že předmětný koridor není vymezen v PÚR. Krajský soud pokračoval: „*K existenci tzv. tangent a jejich vztahu k PÚR se již vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, kterým byly zrušeny původní ZÚR JMK 2011. Nejvyšší správní soud v předmětném rozsudku v bodě [151] konstatoval, a to mj. výslovně ke stavbě jižní tangenty, že [n]ení pravdou, že vymezení koridoru jihozápadní a jižní tangenty v ZÚR je v rozporu se stavebním zákonem z důvodu, že koridor nebyl vymezen v PÚR. Jak soud již shora uvedl, předmětem řešení v PÚR jsou koridory mezinárodního či republikového významu. Koridorem se dle § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona rozumí plocha pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. Koridor je tedy typem plochy. O plochu republikového významu se jedná tehdy, jestliže svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více krajů [viz § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona]. Koridor jihozápadní a jižní tangenty nelze považovat za koridor republikového významu. Vzhledem k jeho situování uprostřed území Jihomoravského kraje, významu a využití (řešení dopravy v brněnské aglomeraci vyvolané koncentrací dopravních koridorů republikového významu) je třeba dospět k závěru, že jeho charakter je toliko nadmístní ve smyslu § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona – ovlivní tedy území více obcí, nikoliv území více krajů. Soud dává navrhovatelům za pravdu, že tangenty, které spojují dvě dálnice a několik rychlostních komunikací, jsou velmi významnou stavbou. Nikoliv však celostátního významu, neboť jejich účelem je vyřešit lokální (nadmístní) problémy, které by mohly vzniknout ve městě Brně a jeho bezprostředním okolí v případě kumulace dopravy z různých směrů.* [pozn. krajského soudu: *podtržení a zvýraznění textu provedl krajský soud*]. Tento svůj závěr pak Nejvyšší správní soud zopakoval v bodě [343] rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Zdejší soud na tomto závěru Nejvyššího správního soudu nehodlá ničeho měnit a toliko na něj odkazuje s konstatováním, že koridor D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice není stavbou mezinárodního a republikového významu, ale toliko stavbou nadmístního významu, jejímž hlavním cílem je řešení dopravy v brněnské aglomeraci vyvolané koncentrací dopravních koridorů republikového významu, pročez není nutné, aby tento koridor byl vymezen v PÚR. Na tomto konstatování nic nemění ani citace navrhovatelů ze ZÚR JMK, protože z nich (z těchto citací, ale i z ZÚR JMK jako celku) ostatně jednoznačně vyplývá toliko to, že předmětná tangenta kontinuálně propojuje kapacitní síť mezinárodního a republikového významu, nikoliv, že sama tato tangenta tento význam má. To, že je tento koridor jižní tangenty vymezen v ZÚR JMK způsobem, jakým vymezen je, pak nikterak nezakládá jeho rozpor se schválenou PÚR. V tomto ohledu je pak tvrzení navrhovatelů o nezákonnosti stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 26. 11. 2015, č. j. MMR 28714/2015-81-2 (z důvodu jeho tvrzeného rozporu s § 37 odst. 8 stavebního zákona, když v tomto stanovisku se Ministerstvo pro místní rozvoj ke koridoru dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice nijak nevyjádřilo), potřeba označit za nedůvodné, protože Ministerstvo pro místní rozvoj nemělo žádnou zákonnou povinnost se k umístění předmětného koridoru vyjadřovat. Námitku navrhovatelů, že vymezení koridoru dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice je podle nich v rozporu s PÚR a s § 37 odst. 8 stavebního zákona, soud tedy shledává nedůvodnou.“

64. Navrhovatelé dále brojí proti nezákonnosti části vyhodnocení SEA pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice, přičemž výslovně uvádějí, že vymezení koridoru je nezákonné, odporující požadavkům stavebního zákona na vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území (resp. na nezatěžování území nad míru přípustného zatížení) a požadavkům přílohy stavebního zákona na řádné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně vlivů kumulativních a synergických.
65. K vyhodnocení SEA se soud vyjadřuje níže, stejně jako k posuzování kumulativních a synergických vlivů, přičemž na dané níže uvedené závěry zdejší soud na tomto místě předběžně odkazuje; podobné se týká umístění koridoru k územním rezervám.
66. Prakticky stejné námitky jako nyní k nezákonnosti vymezení koridoru pro záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice byly uvedeny již v návrhu, který byl u zdejšího soudu projednáván pod sp. zn. 65 A 3/2017. Krajský soud v Brně se v tehdejší rozsudku vyjádřil k těmto námitkám takto: *„Stejně jako u koridoru dálnice D52 Pohořelice – Mikulov (přičemž na obecné závěry tam uvedené si zdejší soud dovoluje pro zjednodušení odkázat – viz kapitola III.H rozsudku) soud shledává, že vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. textové části vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a také v přílohové části této dokumentace (Příloha č. 2), přičemž na odůvodnění tam uvedené zdejší soud v celé šíři odkazuje a zdůrazňuje, že podle jeho přesvědčení je na této koncepční úrovni ZÚR JMK provedeno posouzení a vyhodnocení SEA velmi pečlivě, až nadstandardně, a to i ve vztahu ke koridoru dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. Není pravdou také tvrzení navrhovatelů, že by se odpůrce nezabýval posouzením kumulativních a synergických vlivů stavby dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice s ostatními významnými dopravními tepnami v Jihomoravském kraji. Toto posouzení je obsaženo právě v kapitole A.6.9. textové části vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jako takové je soud shledává za zcela dostatečné.*

472. O všem výše konstatovaném pak svědčí zejména příloha č. 2 vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, kde se nachází mj. komplexní posouzení záměru koridoru DS14 – tedy stavby dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice. Zdejší soud shledává, že záměr je v tomto posouzení řádně identifikován (a to ve zjištění stávající funkce území, hodnot a limitů vymezeného koridoru), dále je řádně provedena identifikace ovlivnění jednotlivých sledovaných oblastí (ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, biologická rozmanitost, fauna, flora, půda – zemědělský půdní fond; půda – pozemku určené plnění funkcí lesa; horninové prostředí; voda – podzemní vody; voda – povrchové vody; klima; hmotné statky; kulturní dědictví a krajina), a to i ve vzájemném ovlivnění těchto jednotlivých oblastí. Následně dochází k vyhodnocení identifikovaných vlivů se stanovením významnosti toho či jiného vlivu a se stanovením popisu vlivu a příslušným komentářem. Konečně pak dochází k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a ke stanovení návrhu opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, včetně stanovení tzv. kompenzačních opatření. Závěrem je pak stanoven návrh ukazatelů pro sledování vlivů a zejména je zde určena jednoznačná podmínka, že „Využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.“ Zdejší soud shledává, že vyhodnocení SEA ve vztahu k záměru D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice je bezpochyby odůvodněno zcela dostatečně, je naprosto přezkoumatelné a zcela zákonné, o čemž svědčí zejména výše citované části vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, ale také předložená dokumentace jako celek se stanovisky a dalšími podklady všech dotčených orgánů (viz kapitola III.L rozsudku).“

67. Jelikož navrhovatelé setrvávají na prakticky stejných námitkách, jaké byly uplatněny u „předchozího“ návrhu, nevidí ani soud důvod, aby se odlišoval od citovaných závěrů, které formuloval již v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931.
68. V reakci na námitky navrhovatelů krajský soud považuje za realistické a důkladně odůvodněné posouzení vlivu koridoru týkající se ovzduší, které je hodnoceno „+1“ s odůvodněním, že *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnic R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů.“* a obdobně též soud shledává za korektně odůvodněné posouzení vlivů na ostatní složky životního prostředí (zejména pak otázku hlukových limitů a vlivu koridoru na obyvatelstvo a lidské zdraví) – v podrobnostech srov. příslušnou část přílohy č. 2 pro koridor DS14 – tedy stavby dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice.
69. Podle názoru zdejšího Krajského soudu v Brně je pak třeba vyzdvihnout také to, že v posouzení SEA týkající se tohoto koridoru jsou jednoznačně specifikována navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, která jsou závazná pro další fáze územního plánování, ale také pro procesy územního rozhodování a stavebního řádu – za všechny např.: *„Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k okrajové zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejího vlivu na kvalitu života obyvatel (protihluková opatření, vegetační úpravy komunikace, zajistit průchodnost území.)“* nebo např.: *„V průběhu výstavby respektovat – požadavky ochrany obyvatel, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu obcí, v místech nutného pohybu vozidel a techniky zajistit pravidelné čištění komunikací. Neumísťovat významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou.“* Zdejší soud také zdůrazňuje, že v samotných napadených zásadách územního rozvoje je pak jednoznačně uvedeno, že je úkolem pro územní plánování: *„Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52/JT s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II.b stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod.“* Takto nastavené požadavky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v rámci zásad územního rozvoje musí zdejší soud označit z hlediska námitek navrhovatelů za dostatečné a zákonné. Zdejší soud opakovaně připomíná, že míra podrobnosti odůvodnění napadených zásad územního rozvoje je dána jejich koncepčním charakterem, přičemž při zohlednění tohoto faktu je třeba hodnotit posouzení SEA jako více než přijatelné. Námitky navrhovatelů směřující tímto směrem jsou tak podle právního názoru krajského soudu nedůvodné.
70. Po opětovném důkladném studiu předložené spisové dokumentace nezbyvá než v souladu se závěry odpůrce (a také s předchozím rozsudkem ve věci sp. zn. 65 A 3/2017) konstatovat, že realizace koridoru D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice (tzv. jižní tangenty) přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území, a to zejména stran uspořádání a využití území s cílem minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vedení jižní tangenty umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti jadrovým

územím metropolitní oblasti města Brna a rozvede dopravní proudy do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brno před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomůže snížit kapacitu stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu, jež přestává dostáčet narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území. Při celkovém posouzení daného koridoru nelze než shledat, že tento je kladným příspěvkem do řešení dopravní situace na území Jihomoravského kraje, přičemž při jeho vymezení byly respektovány zákonem stanovené požadavky směřující k ochraně životního prostředí a lidského zdraví.

71. Soud také dodává, že část IV.1 stávajícího návrhu obsahuje (mj.) ve skoro shodné podobě byvší část IV.12 předchozího návrhu, který zdejší soud projednával pod sp. zn. 65 A 3/2017. Tyto námitky zdejší soud vypořádal ve výše uvedených pasážích svého rozsudku. Nynější návrh zmíněnou část IV.12 z předchozího návrhu obohacuje o námitky, které byly uvedeny v části IV.6.1 předchozího návrhu, a které se týkaly toho, že „[n]ebyly řádně vyhodnoceny vlivy ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj, zejména vlivy kumulativní a synergické“, a to speciálně k otázce „[j]ižní oblast brněnské aglomerace“; zmíněnou část IV.6.1 předchozího návrhu nyní návrh v části IV.1. prakticky doslovně přebírá a zavádí pro ni novou část IV.1.1, označenou jako „*Nevyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví včetně vlivů kumulativních a synergických pro dálnici D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice*“.
72. S ohledem na takto konstatované skutečnosti (s tím, že s námitkou např. posouzení vlivu koridoru týkající se ovzduší, která je nyní popsáním způsobem přebrána do části IV.1.1 návrhu, se soud vypořádal již v bodě 68. tohoto rozsudku) soud nepovažuje za zcela nutné znovu doslovně opakovat závěry, které vyslovil k prakticky totožným námitkám již v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931. Jelikož se od svých tehdejších závěrů zdejší soud ani nyní neodchyluje, uvádí, že problematikou přímo „jižní oblasti brněnské aglomerace“ se zabýval v bodě 199. zmínovaného rozsudku. Uvedl tam, že „[v] námitkovém bodu 6.1, který se týká jižní oblasti brněnské aglomerace, navrhovatelé vznášejí námitky týkající se odložení vyhodnocení vlivů na životní prostředí jako součásti budoucí územní studie, která má být zpracována při přeměně územních rezerv na návrhové koridory, a týkající se koridoru D52/JT. Těmito námitkami se soud věcně zabýval v částech III.G (odložení posouzení vlivů na životní prostředí) a v III.I (koridor D52/JT).“
73. Nad rámec shora uvedeného tak soud ohledně komplexního hodnocení SEA odkazuje na kapitolu III.L.1 rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 [srov. část III. Q. c) rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512], ohledně komplexního posuzování kumulativních a synergických vlivů na kapitolu III.D rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 (srov. část III. H. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512), a ohledně otázky územních rezerv pak např. na kapitolu III.G rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 [s těmito závěry se Nejvyšší správní soud ztotožnil v části III. G. c) rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512].
74. Další pasáže části IV.1 nyní návrhu představují recepci některých odstavců části IV.3.1 předchozího návrhu [argumenty na s. 23 až 24 současného návrhu byly obsaženy na s. 84

až 85 a 90 předchozího návrhu; některé argumenty na s. 24 až 25 nynějšího návrhu přebírají argumentaci ze s. 112 přechozího návrhu a současné námitky na s. 27 až 30 (část IV.1.3) jsou zopakováním námitek na s. 75 až 77 (část IV.2.5) předchozího návrhu].

75. Pakliže tedy jde o námitky nyní uvedené v části IV.1.3 návrhu, vyjádřil se Krajský soud v Brně k problematice charakterizované jako „*Rozpor vymezení koridoru (mj.) rychlostní silnice R52 v PÚR (a její aktualizaci z roku 2015) s požadavky právní úpravy TEN-T v legislativě EU*“ v kapitole III.C rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931. S ohledem na takřka identickou povahu současných námitok odkazuje soud na zmiňovanou kapitolu rozsudku ve věci sp. zn. 65 A 3/2017 i nyní a neshledává důvod na svých závěrech něco měnit. Zdejší soud přitom tehdy dospěl k závěru, že PÚR byla pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj postupem podle § 31 až 35 stavebního zákona a byla přijata vládou dne 20. 7. 2009 usnesením č. 929. Součástí PÚR jsou i koridory a plochy dopravní infrastruktury včetně konkrétního vymezení koridorů rychlostních silnic R52 a R43, které popisuje. Aktualizace PÚR provedená usnesením vlády ze dne 15. 4. 2015, č. 276 pouze okrajově zasáhla do vymezení koridoru rychlostní silnice č. 43. Dále tehdy krajský soud uzavřel, že PÚR nemůže být předmětem soudního přezkumu, což plyne z konstantní judikatury správních soudů a z usnesení Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10.
76. Lze přitom dodat, že s danou otázkou se vypořádával i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512 (i tyto závěry by navrhovatelům mohly být známy, neboť jsou zastoupeni stejným zástupcem, který vystupoval již v rámci návrhu projednávaného pod sp. zn. 65 A 3/2017). Zdejší soud tak ve stručnosti odkazuje především na tu pasáž předmětného rozsudku Nejvyššího správního soudu, v níž se daný soud vyjadřuje k otázce „incidenčního“ přezkumu PÚR: „*Konstantní judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, či ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 – 157) i Ústavního soudu (usnesení ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10), nepovažuje politiku územního rozvoje za opatření obecné povahy způsobilé soudního přezkumu podle § 101a s. ř. s. Ústavní soud přitom v uvedeném usnesení posuzoval ústavní stížnost podanou proti usnesení Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 Ao 3/2009, jímž podporují svůj názor stěžovatelé. Soud jím odmítl návrh směřující proti Politice územního rozvoje z r. 2008 proto, že nejde o opatření obecné povahy a nepodléhá soudnímu přezkumu. Tam také v první řadě vyslovil, že (ú)koly vyplývající z Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Možnost posuzování PÚR teoreticky připustil pouze pro případy, kdy by PÚR extendovala ze svých mezí co do míry konkrétnosti závazných limitů. Tento soud již v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016 – 157, o dopadu zmíněného usnesení tohoto soudu uvážil tak, že tento požadavek je nepochybně nutno vztáhnout k dalším fázím územního plánování, tedy k pořízení a vydání zásad územního rozvoje, územního plánu, regulačního plánu a při rozhodování v území; zde dále vychází ze svého předchozího rozsudku ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103. Pokud stěžovatelé argumentují zněním rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, kde bylo konstatováno, že Politika územního rozvoje nebyla napadena, lze toto vyjádření vnímat jen ve významu, že nebylo na místě hodnotit to, zda je, či není předmětem přezkumu.*

[65] Úkolem odpůrce při posuzování souladu zásad s PÚR bylo zpřesnění jejího obsahu, přičemž vycházel z realizovatelnosti jí vytyčených záměrů, což měl podloženo odbornými stanovisky a vyhodnocením vlivů zásad na udržitelný rozvoj. Důvodem k nerespektování politiky při přípravě zásad by byla pouze její nerealizovatelnost, nikoliv možnost jiného, podle stěžovatelů vhodnějšího, řešení. Krajský soud by pak v takovém případě v rámci přezkumu zásad mohl vážit, zda nebyl dán důvod k tomu, aby odpůrce PÚR obsahující nepřijatelný a nerealizovatelný extrém v dané části nerespektoval. Jen v té míře by se mohl PÚR zabývat, k čemuž ovšem nebyl dán důvod. Odmítnutí přezkumu PÚR krajským soudem nebylo v rozporu se zákonem.“

77. K předchozímu odstavci zdejší soud dodává, že Ústavní soud ve svém usnesení ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19, k dané otázce v bodě 22. uvedl, že „k námitce tvrzené nezákonnosti politiky územního rozvoje [viz sub 9 a), 10] se přezkoumatelně, dostatečně a ústavně konformně vyjádřil krajský soud v bodech 95 až 116 svého rozsudku a Nejvyšší správní soud v bodech 60 až 65 svého rozsudku“.
78. Krajský soud taktéž dodává, že současné námitky v části IV.1.3 návrhu jsou součástí širší argumentace uvedené v části IV.2. přechodního návrhu; současné námitky v části IV.2.3 („Nezákonnost vymezení koridoru R52 v PÚR“) jsou z větší části obsaženy v části IV.2.3 předchozího návrhu, přičemž právě v části IV.2.3 nynějšího návrhu navrhovatelé výslovně zmiňují pojem „incidenčního přezkumu“ PÚR. Argumentace v kapitole III.C rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, která reaguje právě na celý návrhový bod IV.2 předchozího návrhu, jakož i odpovídající argumentace uvedená v části III. D. c) rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, je tak adekvátně širší a pokrývá jak části IV.2.5 a IV.2.3 předchozího návrhu, tak analogicky části IV.1.3 a IV.2.3 nynějšího návrhu.
79. V situaci, kdy navrhovatelé nyní na s. 23 až 24 návrhu přebírají argumentaci z bodu IV.3.1 původního návrhu (jeho s. 84 až 85), odkazuje soud na kapitolu III.N.2 svého rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, kde se s danou otázkou vypořádával (popř. kapitolu III.N.1, která je reakcí na část IV.4 původního návrhu, z níž jsou některé argumenty nyní rovněž přebírány).
80. Podobné zdejší soud uvádí i k recepci námitek uvedených v původním návrhu na s. 112 (nyní s. 24 až 25 návrhu), které se týkají rozporu ZÚR JMK s § 37 odst. 1 stavebního zákona, a to s ohledem na neřešení „hygienických závad“ v podobě překročení zákonných limitů znečištění ovzduší. S touto otázkou se vypořádával Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, a to v rámci kapitoly III.N.4, zejména pak v bodě 700.: „Ani v tom, že dle navrhovatelů ZÚR JMK neřeší hygienické závady a ignorují překročení zákonných limitů znečištění ovzduší, nelze spatřovat rozpor s § 37 odst. 1 stavebního zákona. Navrhovatelé opomíjí charakter ZÚR JMK, jakožto koncepčního dokumentu. Nelze proto požadovat, aby takovýto dokument řešil konkrétní opatření, které u každého jednotlivého záměru povedou k eliminaci hygienických závad, a to snad dokonce okamžitě od chvíle, kdy je schválen.“ [k tomu přiměřeně viz bod [77] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, zejména pak jeho část III. I. c)]
81. Krajský soud v Brně zde pro úplnost dodává k námitce, že se navrhovatel a) aktivně vyjádřil stanoviskem ze dne 8. 9. 2015 k tomu, jaká varianta řešení koridoru (ohledně Technické studie R 52 Jižní tangenta v úseku R 52 Rajhrad – D2 Chrlice II) má být zvolena, přičemž toto stanovisko bylo následně ignorováno a byla zvolena jiná varianta

(racionálně nezdůvodněná), že ji nepovažuje za důvodnou. K problematice celého koridoru pro záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice, v jehož rámci navrhovatelé zmíněnou námitku nyní uvádějí, se soud vypořádal již výše. Nadto takovou námitku ani připomínku navrhovatel a) (resp. navrhovatelé) nijak nevzněl v rámci námitek proti návrhu ZÚR JMK. V této souvislosti soud odkazuje na doktrinální závěry, opírající se o judikaturu Nejvyššího správního soudu, dle kterých „[j]estliže navrhovatel neuplatnil v procesu vydání opatření obecné povahy před správním orgánem svá práva, zejména nepodal k návrhu opatření námitky ani připomínky, neznamená to, že by soud mohl jeho návrh odmítnout pro nedostatek aktivní legitimace (srov. výklad k § 101d). Na druhou stranu, úspěch takového navrhovatele v soudním řízení bude spíše výjimkou než pravidlem. Většinou soud jeho návrh meritorně zamítne jako nedůvodný. Navrhovateli se přitom přičítá i procesní pasivita jeho právního předchůdce (rozsudek NSS 7 As 186/2014-49). V první řadě platí, že navrhovatel, který zůstal při vydávání opatření obecné povahy pasivní, většinou nebude moci úspěšně tvrdit, že opatření obecné povahy je nepřezkoumatelné proto, že neodpovídá na jeho námitky, jelikož nedal vůbec odpůrci možnost se s nimi seznámit. Jak už bylo výše řečeno, výjimkou by bylo opatření obecné povahy, které by bylo odůvodněno natolik obecně, že by z něj nebyly ani v nejhrubších obrysech zřejmé důvody pro přijetí právní regulace či zvoleného věcného řešení. Ostatní námitky, které směřují do třetího, čtvrtého a pátého kroku výše nastíněného přezkumného algoritmu, soud zpravidla zamítne s tím, že se jimi nemůže zabývat v první linii namísto odpůrce (rozsudek NSS 9 Ao 2/2009-54). Týká se to námitek porušení procesního a hmotného práva a porušení principu přiměřenosti, resp. proporcionality (usnesení RS NSS 1 Ao 2/2010-116, bod 32)“ viz Černín, K. In: Kühn, Z., Kocourek, T. a kol. Soudní řád správní. Komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 903. K dané otázce lze odkázat rovněž na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2020, č. j. 6 As 270/2019-38, v němž Nejvyšší správní soud v daném kontextu zaujal poměrně striktní stanovisko vůči navrhovatelům, kteří zůstali v procesu přijímání opatření obecné povahy pasivní. V tomto kontextu tak tedy soud pojímá nynější námitky navrhovatelů, včetně námitek zejména navrhovatele a), že území obce Popovice, resp. obec Popovice není relevantně zmíněna např. v hodnocení SEA (ačkoli je v seznamu dotčených obcí), nejsou zde (ani jinde) uvedena žádná kompenzační, zmírňující či jiná opatření, resp. že obecně bylo v tomto směru nesprávně a nedostatečně provedeno hodnocení vlivů chystaného záměru. Za daných podmínek nelze na první pohled spatřovat zjevně excesivní povahu napadeného záměru, u něhož by nebylo možné po navrhovatelích spravedlivě požadovat jeho strpění.

82. Pakliže však soud vyjde z toho (při vědomí, že si navrhovatelé osobují i postavení „dotčené veřejnosti“ ve smyslu Aarhuské úmluvy a není vyloučeno, že takto chtějí překlenout svou zmíněnou pasivitu v rámci procesu pořizování ZÚR JMK), a že námitky vůči zmíněné Jižní tangentě uplatnily jiné subjekty, pak neshledává závěry odpůrce za „racionálně nezdůvodněné“. V tomto ohledu soud odkazuje na vypořádání příslušných námitek, jak je uvedeno na s. 843, 877 a 911 „Rozhodnutí o námitkách uplatněných proti Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“, resp. např. na body 213. a 306. rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, v němž se soud dané problematiky také dotkl a neshledal v tomto směru ZÚR JMK nezákonnými; s takto odkazovanými závěry zdejší soud souhlasí a ztotožňuje se s nimi.
83. Na závěrech soudu nic nezměnil ani důkaz v podobě závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 17. 6. 2020, č. j. MZP/2020/560/1154, sp. zn.

ZN/MZP/2020/560/137. Z tohoto dokumentu, byť požaduje dořešení některých otázek spojených se záměrem „D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2“, nevyplývá zásadní pochybení odpůrce při vymezení koridoru DS14. Pro oznamovatele předmětného záměru, Ředitelství silnic a dálnic ČR, neplyne z daného dokumentu kupř. požadavek na změnu trasy komunikace, resp. zde nejsou signalizovány zásadní vady vymezení příslušného koridoru, které by právě mohly vést k vyslovení nutnosti změny celého záměru. Předmětný koridor byl „koncepčním“ způsobem vymezen v ZÚR JMK, přičemž optimalizace záměru bude sledována v následujících řízeních. Soudu se nejeví, že by zásady územního rozvoje musely koridory dopravních stav řešit v takové míře podrobnosti, jako to vyžadují navrhovatelé.

*V. 2. b) Tvrzeň nezákonnost vymezení koridoru DS04 pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko*

84. V části IV.2. návrhu navrhovatelé namítají mj. nezákonnost vymezení koridoru pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko (dále jen „koridor D52 Pohořelice – Mikulov“, popř. jen „D52“ či o „R52“, jak byl tento koridor pojmenován před přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb.). Dle navrhovatelů by v důsledku záměru koridoru D52 Pohořelice – Mikulov, současně se záměrem dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice, došlo k přivedení dálkové (tranzitní) dopravy na území města Brna, do městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice a dalších. To by zásadním způsobem zhoršilo již existující protiprávní stav nadlimitní imisní i hlukové zátěže tohoto území. Kumulativní a synergické vlivy obou uvedených záměrů (dálnice D52/JT Rajhrad – Brno-Chrlice a D52) nejsou vůbec popsány, tím méně vyhodnoceny. Konkrétně navrhovatelé brojí proti: neposouzení koncepčních variant dálničního spojení Brna a Vídně; nezákonnosti vyhodnocení SEA ve vztahu k záměru D52 Pohořelice – Mikulov; rozporu vymezení koridoru pro záměr D52 Pohořelice – Mikulov s podmínkami ochrany území NATURA 2000 (zejm. proti neposouzení koncepčních variant záměru a nezákonnému výběru z variant koridoru D52 Pohořelice – Mikulov předložených zastupitelstvu kraje); nezákonnému vymezení doprovodné komunikace k dálnici D52 Pohořelice – Mikulov a proti chybnému dopravnímu modelování pro hraniční přechod Mikulov/Drasenhofen a jeho důsledkům.
85. I v tomto případě zdejší soud předesílá především to, že zmíněná část IV.2. nynějšího návrhu je prakticky převzetím části IV.13 přechodního návrhu na zrušení ZÚR JMK, která je z větší části toliko „obohacena“ o některé jiné pasáže ze vzpomínaného návrhu. S takto prezentovanými námitkami se Krajský soud v Brně vypořádal již v kapitole III.H rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, a to na s. 93-105. Z těchto důvodů krajský soud, jelikož nepovažuje za efektivní a nutné zmíněné závěry a rozsáhlé odůvodnění podrobně reprodukovat, odkazuje právě na předmětné pasáže svého rozsudku ve věci sp. zn. 65 A 3/2017. Na tam formulované argumentaci soud nespatřuje důvody něco zásadního měnit, přičemž dodává, že takové vypořádání návrhového bodu, s výhradou níže uvedeného, považuje za dostatečné už proto, že navrhovatele nyní zastupuje zástupce, který zastupoval tehdejší navrhovatele již v řízení sp. zn. 65 A 3/2017; navrhovatelé tak minimálně prostřednictvím svého zástupce mohou být seznámeni se závěry zdejšího soudu, které následně aproboval jak Nejvyšší správní soud, tak Ústavní soud.

86. Krajský soud v Brně tak nad rámec shora uvedeného dodává, že Nejvyšší správní soud v části III. N. c) svého rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, odkazovaným závěrům Krajského soudu v Brně přitakal: „[125] ZÚR JMK se tímto úsekem dálnice zabývají v bodech 82, 83 návrhu a v části G.4. odůvodnění. Skutečnosti uvedené v rozsudku krajského soudu mají oporu v podkladech zde uvedených na s. 168 – 173. K obsáhlé argumentaci stěžovatelů stran závaznosti vládních či mezistátních dokumentů je třeba konstatovat, že z ní nelze ničeho vytěžit. Odpůrce tento proces v odůvodnění ZÚR JMK sice popisuje, stejně tak jako se zabývá mezinárodními souvislostmi, podstatné však je, že trasa mezinárodního propojení je ve vztahu k území České republiky takto pojata v Politice územního rozvoje, která není předmětem soudního přezkumu a která je pro tvorbu zásad rozhodující. Není proto třeba blíže rozvádět, zda měl, či neměl být respektován postup rakouské strany, ani není na místě hodnotit, zda by propojení Polska a Rakouska přes Slovensko bylo vhodnější. Z hlediska zatížení životního prostředí Jihomoravského kraje by nejspíše i bylo, nicméně to není jediné hledisko, které je třeba vážit. Budování mezistátní dálniční sítě musí respektovat potřebu mezinárodní koordinace a shody. Pokud jde o variantnost možných řešení koridoru na území České republiky, pak i zde jsou podrobně rozebrány výsledky modelování a závěry z toho plynoucí ve vztahu k jednotlivým koncepčním scénářům, z nichž krajský soud podrobně citoval. Odkaz v kasační stížnosti na rozsudek tohoto soudu sp. zn. 8 AOs 5/2013 v souvislosti s šířkou koridoru zde nehraje žádnou roli; soud se v něm zabýval rozsahem koridoru o šíři 200 m pouze z toho hlediska, že v tam posuzovaných zásadách byl koridor vymezen nejasně a sporně. Pokud jde o dílčí spor o charakter komunikace II/395, je pravdou, že krajský soud ji vyloučil z komunikací nadmístního významu a označil ji za doprovodnou komunikaci k D52, nicméně, i kdyby její význam byl zásadnější, je třeba přihlížet ke skutečnosti, že i jako doprovodná komunikace byla součástí posouzení procesu SEA, což krajský soud zdůraznil. Nedostatek bližšího rozboru sám o sobě nemůže být důvodem ke zrušení rozsudku krajského soudu či zásad. Z hlediska ZÚR JMK se jedná o záležitost menšího významu a lze přisvědčit krajskému soudu, že nelze pomíjet další zpřesňování v rámci navazující územně plánovací dokumentace. Ve vztahu ke stanovisku AOPK - CHKO Pálava se krajský soud dostatečně vyjádřil k rozdílům mezi koncepcemi, kdy součástí jejich hodnocení byla i tzv. nulová varianta nezasahující oblast NATURA 2000, z čehož plyne, že stanovisko bráno v úvahu bylo. Nejvyšší správní soud tak shrnuje, že se krajský soud podrobně vypořádal s návrhovými námitkami a jeho argumentace je dostatečná.“
87. V rámci uvedené citace se Nejvyšší správní soud vypořádal i s argumenty, které se oproti předchozímu návrhu na zrušení ZÚR JMK objevují nyní nově, a to sice těmi, které na s. 30 návrhu zmiňují problematiku vytýčení transevropského Baltsko-jadranského koridoru, jakož i otázku Dohody mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52 podepsanou 23. ledna 2009 ve Vídni (navrhovatelé uvádějí, že tato dohoda dosud nebyla ratifikována). Jak již bylo zmíněno, s těmito argumenty se Nejvyšší správní soud již vypořádal, přičemž je nepovažoval za důvodné; představují přitom zřejmě odraz obsahu kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, promítnutý do nynějšího návrhu.
88. Pokud jde o zmíněná „aditiva“ nynějšího návrhového bodu IV.2, ty spočívají zejména v převzetí dílčích argumentů z části IV.2. předchozího návrhu (jeho s. 65 a 66), resp. části IV.2.3 předchozího návrhu (jeho s. 70 až 73). K tomu soud poznamenává, že se znovu jedná především o zpochybňování PÚR, a to zvláště ve vztahu k otázce charakterizované

jako „*Nezákonnost vymezení koridoru R52 v PÚR*“. V těchto souvislostech odkazuje zdejší soud na výše uvedenou argumentaci odmítající nynější přezkum PÚR na základě návrhu na zrušení ZÚR JMK, která byla primárně obsažena již v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 (část III.C), a která byla shledána správnou v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512 [část III. D. c)].

89. Navrhovatelé oproti předchozímu návrhu na zrušení ZÚR JMK také podrobněji rozvedli otázku „*nezohlednění prioritních typů stanovišť*“ (část IV.2.4.3 návrhu). Zdejší soud se přesto domnívá, že i zde nadnesené námitky byly vyřešeny v opakovaně zmiňovaných rozsudcích Krajského soudu v Brně a Nejvyššího správního soudu. Nyní uváděné námitky jsou totiž v zásadě jen precizací již dříve namítané (a také vypořádané) problematiky „*rozporu vymezení koridoru pro záměr D52 Pohořelice – Mikulov s podmínkami ochrany území „NATURA 2000“*“ (srov. část IV.2.4 nynějšího návrhu a část IV.13.3 předchozího návrhu na jeho s. 146 a násl.).

90. Krajský soud v Brně tak v podrobnostech k námitkám zmíněným v předchozím odstavci odkazuje zejména na body 150. až 152. a 451. až 455. svého rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 (popř. na jeho kapitulu III.D). Odraz našly dané otázky také v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, v jehož bodech [71] a [72] byl vysloven souhlas se zmíněnými závěry Krajského soudu v Brně: „*Zásady v části I. obsahují kapitolu vymezující plochy a koridory, v nichž se ukládá prověření změn jejich využití územní studií. Cílem územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je mj. i prověření a upřesnění umístění z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví v návaznosti na stávající systém, což je dále konkretizováno, obdobně jsou vymezeny cíle druhé předpokládané studie. Zásady výslovně nepředpokládají kompenzační opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona (poznámka NSS: správně má být odst. 7, neboť v době vydání zásad platilo odlišné znění cit. ustanovení) v návaznosti na § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Tato ustanovení se týkají evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí, u nichž tento závěr odpovídá skutečnosti, že nebyly zjištěny možné významně negativní vlivy na tyto oblasti. Zásady v části II. kapitole D. obsahují informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí, kde je zdůrazněna nezbytnost dořešení situace v jádrovém území OB3, a konstatovány jak pozitivní vlivy zásad, tak i jejich vlivy negativní, které bude třeba minimalizovat provedením opatření navrhovaných zpracovatelem SEA.*

[72] Nejvyšší správní soud proto dospěl k závěru, že se krajský soud v napadeném rozsudku s tímto návrhovým důvodem vypořádal dostatečně a že jeho argumentace má oporu ve VVURÚ i v ZÚR JMK, které se zatížením životního prostředí dostatečně zabývají.“

91. Ke změně stanoviska, odvíjejícího se od citované předchozí judikatury vztahující se k ZÚR JMK, nevede soud ani provedený důkaz v podobě „*Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, Územní prognóza Břeclavska*“, zpracovaného v květnu 2005 Mgr. S. M. Jak zmínil při ústním jednání odpůrce, chybí v tomto materiálu grafická část, z níž by bylo jasně seznatelné, z jakého trasování silnice R52 vycházel. Je také třeba vzít v potaz časový odstup od zpracování předmětného materiálu, který snižuje jeho vypovídací hodnotu. Ani za těchto podmínek z něj přitom neplynou „fatální“ negativní vlivy silnice R52 na předměty ochrany, které by nebyly kompenzovatelné určitými opatřeními, potažmo které

by nebylo možné zmírnit v budoucnu konkrétně zvoleným řešením. Této optimalizace lze dle názoru soudu dosáhnout např. tím, že budoucí konkrétní záměr, jeho umístění apod., bude řádně řešen v rámci vymezeného koridoru (zde soud připomíná, že ZÚR JMK vymezily koridor o určité šíři, v jejich dimenzích budou možné „optimalizační“ kroky). Zároveň nelze pominout, že ve sledované lokalitě se již frekventovaná komunikace nachází.

92. Soud pak také dodává, obdobně jako v bodě 81. svého rozsudku, že i ve vztahu ke koridoru DS04 zůstali navrhovatelé v procesu pořizování ZÚR JMK pasivní, protože jsou jejich námitky směřující do proporcionality přijatého řešení z hlediska soudního přezkumu minimálně problematické.

*V. 2. c) Tvrzeň nezákonnost vymezení koridoru DS39 silnice II. třídy Rajhrad – Modřice*

93. Jak již bylo zmíněno v bodě 17. tohoto rozsudku, navrhovatelé v rámci poslední části návrhu tvrdili nezákonnost vymezení koridoru silnice II. třídy Rajhrad – Modřice (silnice II/425 Rajhrad – Modřice), tedy koridoru DS39. Dle názoru navrhovatelů byl tento koridor vymezen nepřesně, resp. je daný záměr zmatečně vnořen do koridoru DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), a tudíž není zřejmé, jak má být řešeno napojení na okolní obce, zejména na území navrhovatele a).
94. Zde soud uvádí, že mezi stranami je nesporné, že předmětný koridor byl v rámci aktualizace ze ZÚR JMK vypuštěn, přičemž obě strany za takové situace byly srozuměny s odmítnutím návrhu v tomto rozsahu, neboť v daném směru odpadl předmět řízení.
95. Krajský soud v Brně tak na základě výše uvedeného návrhu na zrušení koridoru DS39 silnice II. třídy Rajhrad – Modřice dle § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. odmítl.

*V. 2. d) „Obecná část“ návrhu*

96. Jak vyplývá z výše uvedeného, konkrétní námitky navrhovatelé soustředili zejména do části IV. svého návrhu („*Důvody návrhu*“). Tyto soud vypořádal shora popsaným způsobem. V částech I. až III. návrhu navrhovatelé obecně vymezovali skutečnosti, které jsou dle nich v případě ZÚR JMK problémové. V části „*I. Preambule*“ tak například zmiňovali uplatňování salámové metody při povolování kapacitních komunikací (tomuto tvrzení se Krajský soud v Brně v rozsudku ve věci sp. zn. 65 A 3/2017 věnoval na více místech) či celkovou nevhodnost ZÚR JMK. V části „*II. Skutkový stav*“ popisovali navrhovatelé „*Proces pořizování ZÚR JMK*“, „*Systém silniční infrastruktury v ZÚR JMK*“ či „*Dopravní modelování*“ dle ZÚR JMK a jaké jsou problémy tohoto modelování; v této části uvedli též podbod „*Současná zátěž životního prostředí v území dotčeném návrhem řešení dopravní infrastruktury v ZÚR JMK*“. Část III. návrhu byla věnována otázce aktivní legitimace navrhovatelů, přičemž k té se soud vyslovil výše.
97. Zde krajský soud předně uvádí, že „*Preambule*“ návrhu obsahuje obecná tvrzení, která bylo třeba posoudit prizmatem jednotlivých konkrétních námitek.
98. Do jisté míry to stejné jako pro „*Preambuli*“ návrhu platí rovněž pro část II. nynějšího návrhu (s. 3 až 17), která navíc je až na určité zkrácení (vypuštění některých odstavců) opět takřka doslovným převzetím části II. předchozího návrhu na zrušení ZÚR JMK (s. 7 až 39), kterému se zdejší soud věnoval v opakovaně zmiňovaném rozsudku ve věci sp. zn. 65 A 3/2017. S ohledem na to, že jádrem bodu II. obou návrhů, jak nynějšího, tak návrhu z roku 2017, je otázka dopravního modelování a s tím spojeného zpochybňování

jednotlivých „dopravních scénářů“ dle ZÚR JMK, odkazuje zdejší soud při vypořádání se s takto opakovaně uplatňovanými námitkami mj. na kapitolu III.N.2 rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, zejména na její body 676., 680. a 681.:

*„680. Dále brojili proti způsobu hodnocení „konceptních scénářů“ rozvoje dopravní infrastruktury kraje A – D, zejména proti metodologii hodnocení a proti tomu, že odpůrce opřel své odůvodnění téměř výhradně o dopravní modelování, přitom však dopravní modelování bylo provedeno jen pro vyjmenované scénáře z roku 2014, ale nebylo provedeno pro výsledné dopravní řešení obsažené ve vydaných ZÚR JMK s řadou územích rezerv. Namítli i absenci posouzení variant MŽP jako dotčeným orgánem z hlediska vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví a opětovně brojil proti volbě „konceptního scénáře C“ a to v souvislostech jednotlivých koridorů a územních rezerv.*

*681. Soud k tomu nemůže jinak, než opětovně odkázat na vyhodnocení těchto námitek v částech III.D, III.N.3, III.E a III.L.1 rozsudku.“*

99. V této souvislosti při vypořádání předmětných námitek zdejší soud zdůrazňuje význam kapitoly III.E rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931; v případě dopravního modelování pro hraniční přechod Mikulov/Drasenhofen pak viz body 460. a násl. citovaného rozsudku. (K hodnocení závěrů Krajského soudu v Brně v těchto spojitostech viz přiměřeně bod [100] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512).
100. V tomto kontextu na závěrech soudu (ve vazbě na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931) nemění nic ani provedené důkazy v podobě nákrešů označených jako „Vývoj dopravní koncepce pro JMK“, nákrešy hlukových map pro obec Popovice, a nákrešy označené jako „Dvě dopravní koncepce pro JMK“. I při zohlednění materiálů zmíněných v bodě 40. tohoto rozsudku se soud domnívá, že závěry vyslovené v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, i nyní stojí.

#### V. 2. e) Shrnutí celkového hodnocení návrhu

101. S přihlédnutím k celkové koncepci návrhu, který na různých místech obsahuje námitky obdobného charakteru, přičemž se vyznačuje značnou mnohostí jednotlivých připomínek, které navíc povětšinou opakuje z předchozího návrhu (z roku 2017) na zrušení ZÚR JMK (kterými se již jednou Krajský soud v Brně i Nejvyšší správní soud podrobně a skoro v totožné podobě zabývaly), zdejší soud sumárně a přiměřeně odkazuje na bod 23. usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19:

*„K tvrzené nepřezkoumatelnosti napadených rozsudků [...] Ústavní soud konstatuje, že právo na soudní ochranu nezaručuje nárok na rozhodnutí, které je pro stěžovatele příznivé, nýbrž že budou mít přístup k soudu, který jejich věc posoudí podle čl. 36 odst. 1 ve spojení s čl. 36 odst. 2 Listiny. Procesní ústavní kautele tak zaručují řádný postup soudu, nikoli příznivý výsledek řízení pro stěžovatele. Z tohoto hlediska je třeba konstatovat, že Nejvyšší správní soud (a předtím zejména krajský soud) se řádně vypořádal se všemi v tomto směru (v průběhu řízení) vznesenými námitkami stěžovatelů. Nelze přehlédnout tu skutečnost, že zejména návrh stěžovatelů učiněný před krajským soudem měl charakter repetitivního návrhu, kdy některé argumenty stěžovatelů se opakovaly, cyklily se a vzájemně se podmiňovaly. Zvláště za této situace pak platí, že správní soudy nemusí nutně vypořádávat každý dílčí argument uvedený v žalobě či kasační stížnosti,*

*nýbrž obsah a smysl žalobní argumentace (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2014 č. j. 7 As 126/2013-19). Tato praxe byla aprobována i Ústavním soudem, který uvedl že, „není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná“ [nález ze dne 12. 2. 2009 sp. zn. III. ÚS 989/08 (N 26/52 SbNU 247)]. Tato podmínka byla v napadených rozhodnutích beze zbytku naplněna, přičemž zejména rozsudek krajského soudu je příkladem úsilí o důkladnost budované právní argumentace a snahy po nestranném posouzení předkládané věci, jejíž závažnosti si je plně vědom. To má zásadní význam při posouzení dokumentu, jakým jsou zásady územního rozvoje kraje, neboť z povahy věci samé je u něj dáno, že nelze vyhovět zájmu všech, jelikož právě v těchto koncepčních dokumentech platí, že „každý chce jezdit po dálnicích, ale nikdo ji nechce mít za svým domovem“. Podle názoru Ústavního soudu však vedlejší účastník (a následně krajský soud a Nejvyšší správní soud v napadených rozsudcích) našly ústavně konformně přijatelné řešení dané situace v Jihomoravském kraji.“*

102. I s přihlédnutím k názoru Ústavního soudu považuje zdejší soud vypořádání námitek z návrhu na zrušení ZÚR JMK, který Krajský soud v Brně řešil pod sp. zn. 65 A 3/2017, za dostatečné a nepřitakává tvrzení navrhovatelů, že vypořádání se s tam uvedenými (a nyní zhusta opakovanými) námitkami bylo nedostatečné; obdobný názor zdejší soud zastává i směrem k rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, a k výtkám, které vůči tomuto rozsudku navrhovatelé adresují.
103. K přechodzímu odstavci soud přiměřeně odkazuje také na bod 21. usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2682/19: „Stěžovatelé se od Ústavního soudu domáhají přehodnocení závěrů soudů způsobem, který by měl nasvědčít opodstatněnosti jejich právního názoru a v ústavní stížnosti přitom uvádí tytéž argumenty, se kterými se obecné soudy již vypořádaly, čímž staví Ústavní soud do role další odvolací instance, která mu však nepřísluší. Po přezkumu napadených rozhodnutí Ústavní soud shledává, že obecné soudy rozhodovaly nestranně, zohlednily veškeré okolnosti souzené věci, náležitě provedly dokazování a dospěly k jednoznačným skutkovým závěrům, z nichž učinily přezkoumatelné právní závěry, přičemž v dané věci zejména krajský soud tak učinil s potřebnou důkladností s nebyvalým rozsahem řádného odůvodnění svého rozsudku.“ V tomto kontextu Krajský soud v Brně konstatuje, že i v případě nynějšího návrhu se navrhovatelé v podstatě snaží zdejší soud vystavit do pozice jakéhosi odvolacího orgánu jednak vůči svému vlastnímu rozsudku, jednak vůči rozsudku Nejvyššího správního soudu, a to za situace, kdy tato rozhodnutí prošla testem ústavnosti (byť nikoli nálesem Ústavního soudu, nýbrž „jen“ usnesením). Této role nespátňuje Krajský soud v Brně zásadní důvody se zhošťovat.
104. Z výše uvedených důvodů nepovažuje za opodstatněné ani námitky, pakliže míří obdobným směrem jako námitky navrhovatelů, které ve věci vznesla osoba zúčastněná na řízení. I ta ostatně nijak neuvádí, že by v průběhu pořizování ZÚR JMK nebyla pasivní, pročez, podobně jako u navrhovatelů, lze její námitky směřující do proporcionality přijatého řešení, v podstatě vyloučit z podrobného soudního přezkumu (srov. např. již shora zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2020, č. j. 6 As 270/2019-38). Nad rámec věci tak soud konstatuje, že *prima facie* se omezení, které pro tuto osobu vyplývají ze ZÚR JMK, nejeví jako excesivní či jako taková, která po ní nelze spravedlivě vyžadovat; pokud pak osoba zúčastněná na řízení uvádí např. to, že řešením dle

ZÚR JMK dojde k znehodnocení pozemků, neboť se omezí jejich možná zastavitelnost, pak ani v zásadě nezpochybňuje, že se tyto pozemky nachází v záplavové oblasti, čímž je jejich zastavitelnost obecně problematizována.

105. Soud také i zde pro úplnost znovu připomíná pasivitu navrhovatelů v rámci procesu pořizování ZÚR JMK a odkazuje na body 81. a 92. tohoto rozsudku, které lze v relevantním rozsahu vztáhnout i na „obecnou část“ návrhu [část V. 2. d) tohoto rozsudku] a na jeho celkové zhodnocení. V této souvislosti pak soud zmiňuje také to, že v napadených částech ZÚR JMK „konceptně“ vymezovaly především koridory, u nichž lze v dalším průběhu územního plánování (resp. např. v rámci územních řízení) sledovat optimalizaci jednotlivých konkrétních záměrů a staveb s ohledem na zákonem chráněné zájmy a právo a oprávněné zájmy fyzických a právnických osob. Rovněž je třeba vzít v potaz obecný charakter zásad územního rozvoje, resp. nástrojů územního plánování obecně, které vyžadují koordinaci a vyvažování jednotlivých střetávajících se zájmů; přitom v nynějším případě, jak soud již uvedl, v rámci zdrženlivosti při přezkumu zásad územního rozvoje, neshledal takové vady, které by jej měly ve vymezeném rozsahu vést ke zrušení ZÚR JMK.

#### VI. Závěr a náklady řízení

106. Po přezkoumání napadeného opatření obecné povahy soud, vázán návrhovými body, dospěl k závěru, že důvody pro zrušení opatření obecné povahy nejsou dány a návrh v souladu s §101d odst. 2 větou druhou s. ř. s. zamítl, resp. ve vztahu ke koridoru DS39 dle § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. odmítl.
107. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovatelé neměli ve věci úspěch, soud tedy rozhodl, že na náhradu nákladů řízení nemají právo. Úspěšný odpůrce neuplatňoval náhradu nákladů řízení, nadto nevyplynulo, že by mu náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti vznikly. Soud proto odpůrci náhradu nákladů řízení nepřiznal.
108. Výrok o náhradě nákladů řízení osoby zúčastněné na řízení se opírá o § 60 odst. 5 s. ř. s., podle něhož má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu nákladů řízení, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Soud osobě zúčastněné na řízení žádnou povinnost neuložil, právo na náhradu nákladů tak tato osoba nemá. Současně pak soud neshledal důvody hodné zvláštního zřetele pro přiznání práva na náhradu jejích dalších nákladů řízení.

#### Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 22. prosince 2020

JUDr. Zuzana Bystřická v.r.  
předsedkyně senátu