



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců JUDr. Lukáše Hloucha, Ph.D. a JUDr. Václava Štencela, MA, ve věci

navrhovatelů:

- a) M. D.
bytem X
- b) K. P.
sídlem X
- c) B. + M. B.
IČ: X
sídlem X
- d) J. K.
bytem X

zastoupených

Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem
sídlem Klokotská 103, Tábor

proti

odpůrci:

M. T.
sídlem X

zastoupeného

Mgr. Ing. Jánem Bahýl'em, advokátem
sídlem Kotlářská 912/29, Brno

za účasti:

Ř. s. a d.
sídlem X

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Územního plánu Třebíč vydaného usnesením zastupitelstva města Třebíč ze dne 10. 9. 2020, č. 22/4/ZM/2020,

takto:

- I. Návrh na zrušení části opatření obecné povahy – Územního plánu Třebíč vydaného usnesením zastupitelstva města Třebíč ze dne 10. 9. 2020, č. 22/4/ZM/2020, **s e z a m í t á.**
- II. Navrhovatelé **nemají právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci **se nepřiznává** právo na náhradu nákladů řízení.
- IV. Osoba zúčastněná na řízení **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Navrhovatelé se návrhem doručeným Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“ nebo „zdejší soud“) dne 5. 5. 2021 domáhali zrušení opatření obecné povahy – Územní plán Třebíč vydaný usnesením zastupitelstva města Třebíč ze dne 10. 9. 2020, č. 22/4/ZM/2020, účinného ode dne 1. 10. 2020 (dále též „územní plán“ nebo „opatření obecné povahy“), a to v částech týkajících se záměru nazvaného „přeložka I/23“, včetně koridoru, který byl pro účely jeho realizace vymezen.
2. Svoji legitimaci k podání návrhu na zrušení částí opatření obecné povahy navrhovatelé dovozují z vlastnictví či spoluvlastnictví pozemků a na nich umístěných staveb, které jsou tímto záměrem a souvisejícím vymezením koridoru přímo dotčeny [navrhovatel a) – pozemky p. č. st. X a X; navrhovatel b) – pozemky p. č. X, X, X, st. X, st. X a st. X; navrhovatel c) – pozemky p. č. X a st. X; navrhovatel d) – pozemky p. č. st. X a X, v k. ú. X, a st. X, X a X, v k. ú. X]. Navrhovatelé jsou tedy toho názoru, že vydáním napadeného opatření obecné povahy v dané podobě došlo k nepřiměřenému zásahu do jejich vlastnických práv a práva na podnikání podle čl. 11 a čl. 26 Listiny základních práv a svobod.

II. Napadené opatření obecné povahy

3. Napadený územní plán byl vydán usnesením zastupitelstva města Třebíč ze dne 10. 9. 2020, č. 22/4/ZM/2020, a účinnosti nabyl dne 1. 10. 2020. Dané opatření obecné povahy je tvořeno textovou a grafickou částí. Textová část je dále rozdělena na výrokovou část a odůvodnění.

4. V rámci výrokové části územního plánu je obsah tvořen celkem patnácti částmi, mezi které patří rovněž navrhovateli napadané části 4.5. a 7.1. V první z uvedených částí jsou vymezeny koridory veřejné infrastruktury. Konkrétně se jedná o koridory dopravní infrastruktury silniční (DS), které jsou určeny k realizaci tras a souvisejících staveb dopravní infrastruktury. Využití daných koridorů je zejména umístění staveb a zařízení silniční dopravy, jako jsou silnice I., II., a III. třídy, včetně navazujících místních a účelových komunikací. Kromě toho je jako přípustné využití daných koridorů uvedeno mimo jiné umístění staveb a zařízení doplňujících hlavní využití, jako jsou např. mosty, veřejná prostranství a zeleň, protihluková opatření, technická infrastruktura apod.
5. Současné jsou ve výrokové části 4.5. napadeného územního plánu stanoveny podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, které jsou překryvnými koridory dopravní infrastruktury dotčeny. Jedná se o požadavek na respektování využití koridorů pro realizaci tras a souvisejících staveb dopravní infrastruktury, včetně nepřipouštění staveb, opatření, zařízení a činností, které by znemožnily, ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily umístění a realizaci staveb dopravní infrastruktury, a to ve vazbě na hlavní a přípustné využití dotčených ploch s rozdílným způsobem využití. V rámci vymezení jednotlivých koridorů veřejné infrastruktury je pak uveden rovněž navrhovateli argumentovaný DS koridor č. 1, nacházející se v k.ú. X, X a X, jehož využitím je realizace záměru spočívajícího v přeložce silnice I/23. Daný koridor je vymezen ve výrokové části 7.1. opatření obecné povahy jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění dotčených pozemků.
6. Součástí odůvodnění územního plánu je rovněž rozhodnutí o námitkách, a to včetně těch, které byly ze strany navrhovatelů uplatněny. Na jednotlivé námitky odpůrce reagoval mimo jiné tím, že příslušný záměr nadmístního významu je v souladu s platnou a svoji povahou nadřazenou územně plánovací dokumentací, přičemž odpovídá potřebám města, neboť odklání místní a tranzitní dopravu, což povede ke snížení emisní a hlukové zátěže. Jedná se o dlouhodobý záměr, který byl pouze zpřesněn na základě nově dostupných podkladů. V současné době poté není vedení jiné trasy přeložky silnice I/23 prověřováno ani sledováno. Příslušný koridor byl v souladu se ZÚR zpřesněn na šířku 100 metrů, což odpovídá ochrannému pásmu silnic I. třídy. K zúžení došlo pouze v prostoru ulic Koželužská a Spojovací, což reflektuje místní podmínky a bylo odsouhlaseno Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Přesné vedení koridoru bude prověřeno až projektovou dokumentací v rámci územního řízení.
7. Účelem takto zpřesněného koridoru je ponechat dostatečný prostor pro případné drobné stavební odchylky, a to bez nutnosti změny územního plánu. Posunutí koridoru do navrhovaných oblastí by vedlo k nadměrnému zásahu do hodnot v území, a to z pohledu ochrany přírody a krajiny. K tomu odpůrce doplnil, že zásahu do vlastnických a dalších práv soukromých osob se nelze při přijetí daného druhu opatření obecné povahy nikdy zcela vyhnout. V této souvislosti odpůrce odkázal na dotčenou právní úpravu, která ho zavazuje prosazovat veřejné zájmy, které mají ve vztahu k územnímu plánování dlouhodobý charakter.

III. Obsah návrhu

8. Ve svém návrhu na zrušení opatření obecné povahy navrhovatelé považují za problematický záměr spočívající v přeložce silnice I/23 (dále též „záměr“) tak, jak je v dotčených částech územního plánu vymezen, a to z následujících důvodů.
9. Předně (**návrhový bod A**) navrhovatelé spatřují nezákonnost opatření obecné povahy v tom, že odpůrce při vymezení daného záměru nezohlednil související zásah do práva na podnikání většího počtu subjektů. Realizací záměru totiž bude podnikání navrhovatelů zásadním způsobem narušeno nebo zcela vyloučeno. Těmito okolnostmi se však odpůrce v odůvodnění opatření obecné povahy dostatečně nezabýval, stejně jako vyhodnocením vlivu realizace záměru na životní prostředí. Přestože navrhovatelé nezpochybňují skutečnost, že jejich nesouhlas není pro realizaci záměru zcela určující, mají právo na to, aby byl možný zásah do jejich práv řádně označen a přezkoumatelně vyhodnocen.
10. Na základě toho navrhovatelé namítali, že odpůrce nerespektoval cíle územního plánování, kterými je udržitelný rozvoj území. Důvodem je skutečnost, že nijak nezohlednil dopady realizace daného záměru do podnikání v dotčeném území, a to z hlediska zachování hospodářského a sociálního rozvoje, včetně související míry zaměstnanosti (viz § 10b, § 10i zákona o EIA).
11. Stejně tak odpůrce zcela ignoruje nejen zákonem předvídané hodnoty a podmínky v území. Provedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí neidentifikuje negativní vliv uvedeného záměru do nemovitostí, které jsou využívány pro podnikání navrhovatelů a dalších osob, což lze považovat za vlivy na obyvatelstvo a hmotné statky. Absence řádného posouzení a srovnání možných vlivů spojených s realizací daného záměru je navíc v rozporu s příslušnou evropskou legislativou.
12. V této souvislosti navrhovatelé doplnili, že účelem územního plánu mělo být zpřesnění záměrů vymezených v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina (dále též „ZÚR“). Podle názoru navrhovatelů by totiž mělo být pořízení územního plánu spojeno se získáním většího množství informací o dotčeném území, což by se mělo promítnout při posouzení šířky a trasy odpovídajícího koridoru, a to za účelem přijetí opatření vedoucích k minimalizaci zásahů do kolidujících hodnot a hmotných statků. Odpůrce však tyto požadavky kladené na územní plánování nenaplnil. K tomu navrhovatelé doplnili, že podali proti napadenému územnímu plánu připomínky a námítky [**s výjimkou navrhovatele c)**]. Přesto se odpůrce možným zásahem do zachování průmyslové zóny v dané oblasti dostatečně nezabýval, čímž de facto vyloučil jeho řádné posouzení. Jelikož odpůrce nezohlednil možnou minimalizaci zásahu do podnikání navrhovatelů a zachování samotné existence průmyslové zóny, je nutné považovat dotčené části opatření obecné povahy za nepřezkoumatelné.
13. Co se pak týče posouzení vlivů opatření obecné povahy na životní prostředí, nedošlo ze strany odpůrce k porovnání tzv. nulové a aktivní varianty (**návrhový bod B**), přestože se jedná o zákonem stanovený požadavek. V důsledku toho tak nemohlo dojít k získání objektivního podkladu pro rozhodnutí respektujícího cíle a úkoly územního plánování, včetně zachování udržitelného rozvoje území. Současně měl uvedený postup za následek zásah do vlastnického práva navrhovatelů a jejich práva na podnikání.

14. Kromě toho navrhovatelé namítali (**návrhový bod C**), že výše uvedený záměr je v rozporu se ZÚR, a to v části, která se týká vymezení záměru jako stavby, u které mohou být práva k pozemkům a stavbám vyvlastněna. V tomto ohledu navrhovatelů odkázali na konkrétní části dotčených částí opatření obecné povahy, přičemž zdůraznili, že doprovodné stavby a zařízení nelze bez dalšího považovat za nezbytné k provedení daného záměru (hlavní stavby), což je podmínka, která je v ZÚR výslovně uvedena. Podle názoru navrhovatelů není umístění dotčených staveb (např. odstavné parkoviště nebo čerpací stanice) na jejich pozemcích v kontextu ZÚR předvídáno, neboť se nejedná o stavby, které by byly svoji povahou nezbytné. V zásadě tak došlo vydáním opatření obecné povahy k nepřipustnému rozšíření rozsahu práv k pozemkům a stavbám navrhovatelů, které mohou být podle ZÚR vyvlastněny. Tento postup považují navrhovatelé za nezákonný zásah do jejich vlastnických práv.
15. V **návrhovém bodě D**) navrhovatelé uvedli, že považují vymezení daného záměru za neurčité, a to ve vztahu k možnému vyvlastnění práv k dotčeným pozemkům a stavbám. V rámci jednotlivých částí opatření obecné povahy je totiž prostřednictvím koridorů vymezeno pouze území pro umístění sporného záměru (přeložky silnice I/23). Podle názoru navrhovatelů však nelze považovat takové řešení za dostatečné, neboť musí být jasně identifikovány stavby, u kterých mohou být práva k pozemkům a stavbám za určitých podmínek vyvlastněna. V této části je tedy napadený územní plán nezákonný.
16. V této souvislosti navrhovatelé odkázali na obsah odůvodnění opatření obecné povahy (části 4.5. a 7.1), ve kterých je záměr vymezen odlišným způsobem. Podle jejich názoru se rozdílnost vymezení týká určení staveb, které mohou být do odpovídajícího koridoru (DS_koridor 01) umístěny. Stejně tak není zřejmé, jaké stavby lze považovat za veřejně prospěšné, protože odpůrce používá při jejich vymezení pojmy, které jsou neurčité. Vadu spočívající v neurčitosti dále navrhovatelé spatřují také ve stanovení podmínek pro minimalizaci zásahů do jejich vlastnických práv, a to rovněž z důvodu používání pojmů spojených s realizací záměru, kterým nelze v kontextu souvisejícího textu opatření obecné povahy přiřadit jednoznačný význam. Samotný koridor DS_koridor 01 je navíc vymezen v části 4.5 jako „překryvný“, což nekoresponduje s částí 7. 1., kde koridor VD 01 není takto označen. Uvedené nepřesnosti mají podle navrhovatelů za následek nezákonnost dotčených částí opatření obecné povahy.
17. Závěrem poté navrhovatelé v **návrhovém bodě E**) brojili proti nepřiměřenosti zásahu do jejich vlastnických práv, a to z následujících důvodů. Předně jsou navrhovatelé toho názoru, že určení staveb, které mají být umístěny do koridorů DS_koridor 01 a koridoru VD 01, bylo učiněno v nepřiměřeně velkém rozsahu. Nejedná se totiž v některých případech o stavby, které by byly pro účely realizace záměru nezbytné. Konkrétně navrhovatelé poukázali na vodní plochy, veřejné prostranství a zeleň nebo čerpací stanice pohonných hmot apod. Podle navrhovatelů se svoji povahou jedná o stavby, které realizaci daného záměru pouze doplňují a rozvíjí. Kromě toho navrhovatelé považují za nepřiměřeně dlouhou časovou působnost koridorů. Ta má být určována právní mocí územního rozhodnutí, a to ve vazbě na požadavek minimalizace zásahů do jejich vlastnických práv. Navrhovatelé navíc poukázali na diskriminační přístup odpůrce při odmítnutí vznesených požadavků na zúžení

koridoru a jeho posunutí směrem, který předejde či minimalizuje nutnost demolice již existujících staveb. Takto odpůrce postupoval přesto, že v jiných částech města bylo podstatné zúžení koridoru uskutečněno, aniž by se odpůrce k souvisejícím námitkám navrhovatelů věcně a přezkoumatelně vyjádřil.

18. Z výše uvedených důvodů navrhovatelé krajskému soudu navrhli, aby napadené opatření obecné povahy zrušil v textové a grafické části vymezení záměru - přeložky silnice I/23, včetně koridorů, které byly pro jeho realizaci vymezeny. Současně navrhli, aby krajský soud uložil odpůrci povinnost k náhradě nákladů soudního řízení.

IV. Vyjádření odpůrce

19. Ve svém vyjádření odpůrce uvedl, že s návrhem na zrušení opatření obecné povahy nesouhlasí a požaduje jeho zamítnutí v celém rozsahu.
20. K tomu odpůrce doplnil, že nerozporuje procesní legitimaci navrhovatelů, stejně jako skutečnost, že jejich nemovitosti jsou přijetím daného územního plánu dotčeny. Kromě toho odpůrce potvrdil, že navrhovatelé byli v průběhu pořizování územního plánu aktivní, resp. uplatnili včas námitky, které byly v rámci vydání opatření obecné povahy řádně projednány a jako nedůvodné zamítnuty [pozn. soudu: navrhovatel c) uplatnil toliko připomínku]
21. Co se týče jednotlivých návrhových bodů, odpůrce doplnil, že považuje vymezení záměru spočívajícího v přeložce silnice I/23 za určité a odpovídající zásadám ZÚR. V této souvislosti odpůrce poukázal na souhlasné stanovisko příslušného orgánu územního plánování a na rozhodnutí o námitkách, ve kterém bylo zdůvodněno zpřesnění daného záměru v souladu s obsahem nadřazené územně plánovací dokumentace. S ohledem na tyto skutečnosti proto nebyla tzv. nulová varianta prověřována.
22. Ve vztahu k namítaným vnitřním rozporům opatření obecné povahy dále odpůrce uvedl, že textová a grafická část územního plánu spolu navzájem korespondují. Argumentace spočívající v nesouladu jednotlivých částí opatření obecné povahy spočívá v nezohlednění rozdílnosti jejich obsahu. Zatímco čtvrtá část vymezuje celkovou koncepci veřejné infrastruktury, šestá část stanovuje podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití koridorů. Sedmá část pak vymezuje konkrétní veřejně prospěšné stavby. Vztah uváděných částí lze podle názoru odpůrce chápat jako vztah od obecného ke konkrétnímu.
23. Stejně tak odpůrce považuje za určité vymezení veřejně prospěšných staveb, u kterých je dána možnost vyvlastnění. Pokud se navrhovatelé domáhají dalších podrobností, ty by svojí povahou přesahovaly rámec územního plánu, neboť jsou již vázány na samotné projektování stavby a jsou tak předmětem navazujícího (územního či vyvlastňovacího) řízení. Kromě toho odpůrce považoval za přezkoumatelně zdůvodněné rovněž vyhodnocení vlivů daného záměru, a to ve vazbě na všechny aspekty udržitelného rozvoje. V dotčeném územním plánu je pak vymezením záměru jako veřejně prospěšné stavby deklarována potřeba kompenzace dotčených osob, což souvisí s možností vyvlastnění jejich práv za odpovídající náhradu.

24. Podle názoru odpůrce nelze považovat vymezení záměru za nepřezkoumatelné, a to zejména za předpokladu, když má oporu v nadřazených ZÚR. V rámci odůvodnění územního plánu lze vysledovat odůvodnění nutnosti realizace tohoto záměru s odkazem na závěr projektanta, ze kterého vyplývá, že zvolená koncepce respektuje vlastní potřeby města a směřuje jak k omezení automobilové dopravy ve vnitřních částech města, tak k zajištění udržitelné dopravy. Je zřejmé, že projektant vycházel z konkrétních odborných studií, které byly dostatečně specifikovány. Odpůrce je pak toho názoru, že zvolená šířka vymezeného koridoru byla ve vazbě na plánovanou přeložku silnice řádně podložena a zdůvodněna, přičemž ji nelze považovat za diskriminační.
25. Co se týče namítaného omezení vlastnického práva navrhovatelů neproporcionálním způsobem, odpůrce poukázal na skutečnost, že je nutné reflektovat rovněž cíle a nástroje územního plánování. Ze strany odpůrce navíc může dojít k ovlivnění realizace daného záměru pouze tím, že umožní jeho umístění v dotčeném území, aniž by mohl aktivně ovlivnit průběh navazujících řízení. K tomu odpůrce doplnil, že časová působnost překryvného koridoru až do samotné realizace záměru odpovídá smyslu dané formy omezení práv vlastníků dotčených pozemků. Podle odpůrce lze v tomto ohledu považovat za zásadní nikoliv vydání územního rozhodnutí, ale až faktické uskutečnění záměru, tedy zprovoznění příslušné pozemní komunikace. Až do okamžiku povolení stavby totiž může vzniknout potřeba záboru dalších částí vymezeného koridoru, pročez tak nelze postup odpůrce považovat za nezákonný.
26. Odpůrce proto krajskému soudu navrhl, aby návrh na zrušení opatření obecné povahy jako nedůvodný zamítl a žádnému z účastníků soudního řízení nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení.

V. Replika navrhovatelů

27. V replice na vyjádření odpůrce k návrhu na zrušení napadeného územního plánu navrhovatelé předně uvedli, že odpůrce svoji argumentaci pouze potvrdil jejich stanovisko. V této souvislosti navrhovatelé zdůraznili, že zásah do práv a činnosti velkého množství podnikatelských subjektů nelze v rámci vyhodnocení vlivů opomenout či zdůvodnit pouze odkazem na možnou relokační či kompenzaci, což je až otázkou navazujících řízení. Uvedené dopady měly být zohledněny už v rámci územně plánovací dokumentace, k čemuž ze strany odpůrce nedošlo.
28. Současné navrhovatelé připomněli, že koridor vymezený pro umístění přeložky silnice I/23 je vymezen pro účely veřejně prospěšné stavby. Z toho důvodu jsou dotčené pozemky a stavby potenciálně ohroženy vyvlastněním. Určení pozemků a staveb, které budou realizací záměru dotčeny, popř. odstraněny, se nicméně určí až v navazujících řízeních, kde již není možné posuzovat a poměřovat jednotlivé přínosy a dopady komplexním způsobem, jako je tomu v případě územně plánovací dokumentace.
29. Stejně tak navrhovatelé argumentovali tím, že v rámci územního plánu došlo k vymezení okruhu staveb, které mohou být do koridoru umístěny v širším rozsahu než v rámci ZÚR. Postupem odpůrce tak podle navrhovatelů nedošlo ke zpřesnění, ale k překročení obsahu nadřazené územně plánovací dokumentace. Navrhovatelé dále odmítají tvrzení odpůrce, že by bylo možné považovat vztah uvedených částí opatření obecné povahy jako vztah obecného ke zvláštnímu. Jedná se totiž o

samostatné regulace dotčeného území. Zatímco sedmá část vymezuje podmínky pro umístění veřejně prospěšné stavby, je ve čtvrté části předvídáno umístění jiné stavby dopravní infrastruktury. Ačkoliv navrhovatelé uvedli, v čem spatřují neurčitost vymezení veřejně prospěšných staveb a časové působnosti koridoru v příslušných bodech územního plánu, odpůrce na jejich argumentaci nereagoval.

30. Závěrem své repliky pak navrhovatelé uvedli, že odpůrce nijak nereagoval na jejich námitku, že jsou při vymezení koridoru a jeho časové působnosti použity neurčité pojmy. Stejně tak odpůrce odkazuje ve vztahu k namítané diskriminaci navrhovatelů na části odůvodnění územního plánu, které neobsahují žádné relevantní informace ohledně výrazně odlišné šířky koridoru v místě jejich pozemků, a to ve srovnání s částí koridoru v okolí ulice Koželužská. Odpůrce tak zohledňuje možný dopad na stavby soukromých osob pouze selektivním způsobem, a to k újmě navrhovatelů.

VI. Vyjádření OZNŘ

31. Osoba zúčastněná na řízení sděluje k replice navrhovatelů ve věci návrhu na zrušení opatření obecné povahy – Územní plán Třebíč ohledně namítaného diskriminačního přístupu ke stavbám soukromých osob následující. V ulici Koželužská je vymezen koridor užší z důvodu, že navržená trasa přeložky silnice I/23 je v tomto úseku vedena ve stávající stopě silnice I/23 a budou zde provedeny pouze úpravy šířkového uspořádání dle navržené kategorie silnice – tedy v zásadě zde bude pouze homogenizována stávající trasa. Kdežto ve zbylé části obchvatu bude realizována trasa ve zcela nové stopě a je zde potřeba hájit koridor větší šířky pro umístění nové stavby, při jejíž přípravě může dojít k různým úpravám (jak vlastního tělesa silnice, tak např. souvisejících/ vyvolaných staveb – návrh odvodnění, potřeba umístění přeložených inženýrských sítí atp.), které se mohou vyskytnout v rámci projektové přípravy a podrobnějšího zkoumání území, do kterého je trasa nové silnice umisťována.
32. V rámci územního plánu nelze vymezit pouze navržené těleso budoucí silnice, dokud není minimálně stavba územně stabilizována – nebylo tedy vydáno alespoň rozhodnutí o umístění stavby, protože jak bylo výše uvedeno, může docházet v rámci podrobnějších průzkumů a upřesňování stavby k různým úpravám v řešení zejména těch vyvolaných a souvisejících staveb, bez nichž by nebylo možné vlastní stavbu silnice zrealizovat jako funkční celek.
33. Závěrem lze konstatovat, že šířka koridoru je odvislá od technického řešení záměru a ne od soukromoprávních vztahů v území. Nelze proto považovat za diskriminační přístup odpůrce k navrhovatelům, je-li z důvodů technického řešení záměru v místě pozemků navrhovatelů šířka koridoru výrazně odlišná oproti koridoru v okolí ulice Koželužské.
34. Ve věci samotného návrhu OZNŘ sdělila, že se plně ztotožňuje s vyjádřením odpůrce ze dne 10. 6. 2021 a v plném rozsahu na něho odkazujeme.

VII. Posouzení věci krajským soudem

35. Napadené opatření obecné povahy ve smyslu Územního plánu Třebíč vydaného usnesením zastupitelstva města Třebíč ze dne 10. 9. 2020, č. 22/4/ZM/2020, účinného ode dne 1. 10. 2020, krajský soud přezkoumal v řízení podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“), v mezích uplatněných návrhových bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (ust. § 101b odst. 3 s. ř. s.).
36. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.

VII.1 Procesní podmínky

37. Před tím, než krajský soud přistoupil v kontextu podaného návrhu k přezkumu samotného opatření obecné povahy, zabýval se tím, zda jsou splněny procesní podmínky řízení ve smyslu ust. § 46 odst. 1 s. ř. s., bez kterých nelze v řízení pokračovat, resp. zda podaný návrh skutečně směřuje proti opatření obecné povahy, zda byl podán včas a zda je dána aktivní procesní legitimace navrhovatelů a pasivní procesní legitimace odpůrce.
38. V projednávané věci navrhovatelé brojili proti územnímu plánu, k jehož vydání dochází podle ust. § 43 odst. 4 zákona č. 183/2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, formou opatření obecné povahy podle příslušných ustanovení zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“). V tomto ohledu není pochyb o tom, že napadený územní plán je jako opatření obecné povahy přezkoumatelný ve správním soudnictví. Zcela v souladu s požadavky zákona (§ 101a odst. 1 s. ř. s.) je tedy rovněž závěrečný návrh, kterým se navrhovatelé domáhali zrušení územního plánu v částech týkajících se realizace dotčeného záměru (přeložky silnice I/23), včetně vymezení souvisejících koridorů. K podání daného návrhu pak došlo včas, tedy do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti (ust. § 101b odst. 1 s. ř. s.).
39. Co se týče podmínky aktivní procesní legitimace navrhovatelů, je třeba vycházet z dikce ust. § 101a odst. 1 s. ř. s., dle kterého může podat návrh na zrušení opatření obecné povahy ten, kdo tvrdí, že byl jeho vydáním zkrácen na svých právech. Podle názoru zdejšího soudu byla tato podmínka splněna, protože navrhovatelé brojili proti příslušným částem územního plánu jako vlastníci či spoluvlastníci již uvedených pozemků [navrhovatel a) – pozemky p. č. st. 2753/1 a 969/8; navrhovatel b) – pozemky p. č. X, X, X, st. X, st. X a st. X; navrhovatel c) – pozemky p. č. X a st. X; navrhovatel d) – pozemky p. č. st. X a X, v k. ú. X, a st. X, X a X, v k.ú. X], které budou realizací daného stavebního záměru přímo dotčeny.
40. Krajský soud z předložených výpisů z listu vlastnictví č. X, č. X, č. X, č. X (vše v k. ú. X) a z listu vlastnictví č. X (k. ú. X) zjistil, že předmětné nemovitosti skutečně jsou ve vlastnictví či spoluvlastnictví navrhovatelů. Vyjma navrhovatele c) poté ostatní navrhovatelé dovozovali svoji aktivní procesní legitimaci rovněž ze zásahu do práva na podnikání, které je od vlastnictví dotčených pozemků a na nich provozované podnikatelské činnosti fakticky odvozeno. Za primární je nicméně nutné považovat

skutečnost, že navrhovatelé jsou vlastníci či spoluvlastníci pozemků nacházejících se v území, které bylo vydáním územního plánu přímo dotčeno, což není mezi navrhovateli a odpůrcem předmětem sporu.

41. Tento závěr je podpořen také judikaturou, resp. usnesením rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120 (všechna dále odkazovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz), který k této otázce uvedl, že: „V případě územních plánů musí navrhovatel především plausibilně tvrdit, že existuje vztah mezi jeho právní sférou a územím, jež je územním plánem regulováno, a dále musí tvrdit, že dotčení je z povahy věci myslitelné právě danou formou právní regulace, tj. územním plánem s jeho předmětem, obsahem a způsobem regulace ... výše uvedené úvahy jsou určující pro posouzení, kdo může být navrhovatelem v řízení o návrhu na zrušení územního plánu nebo jeho části. Může jím být zásadně jen taková osoba, která má přímý a nezprostředkovaný vztah k nějaké části území, které je územním plánem regulováno. Bude jím tedy vlastník (spoluvlastník) pozemku nebo jiné nemovité věci (nebo jiných majetkových hodnot majících povahu obdobnou nemovitým věcem - tedy bytů a nebytových prostor, viz § 118 odst. 2 občanského zákoníku) a oprávněný z věcného práva k takovému věcem (majetkovým hodnotám).“
42. Ve vztahu k navrhovateli c), který v procesu vydání opatření obecné povahy nebyl aktivní a nepodal námitky (pouze připomínku) krajský soud uvádí, že to nebrání sice jeho aktivní procesní legitimaci k napadení opatření obecné povahy návrhem na jeho zrušení, nicméně jeho argumentační pozice je oproti ostatním navrhovatelům logicky poněkud slabší.
43. Co se týče podmínky pasivní legitimace, zde je vhodné pouze pro úplnost poznamenat, že podle ust. § 101a odst. 3 s. ř. s. je odpůrcem ten, kdo vydal opatření obecné povahy, jehož zrušení, popř. jeho části, je navrhováno. Ve věci zrušení napadeného územního plánu je tak odpůrcem město Třebíč, jehož zastupitelstvo dané opatření obecné povahy vydalo (k tomu srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120).
44. Krajský soud na základě výše uvedeného dospěl k závěru, že v projednávané věci jsou procesní podmínky řízení splněny a je tedy možné přistoupit k soudnímu přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem.

VII.2 Meritorní přezkum opatření obecné povahy

45. Po důkladném přezkoumání napadeného územního plánu na základě uplatněných námitek (v mezích návrhových bodů) dospěl krajský soud k závěru, že podaný návrh na zrušení dotčených částí opatření obecné povahy **není důvodný**.
46. Předně krajský soud uvádí, že přezkum daného opatření obecné povahy provedl přiměřeně na základě algoritmu, který vymezil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98: „*Algoritmus soudního přezkumu opatření obecné povahy (§ 101d odst. 1 a 2 s. ř. s.) spočívá v pěti krocích; za první, v přezkumu pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; za druhé, v přezkumu otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání ultra vires); za třetí, v přezkumu otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem; za čtvrté, v*

přezkumu obsahu opatření obecné povahy z hlediska rozporu opatření obecné povahy (nebo jeho části) se zákonem (materiální kritérium); za páté, v přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality.“

47. Na základě uvedeného algoritmu tedy krajský soud přistoupil k přezkoumání napadeného územního plánu, přičemž naplnění prvních dvou kroků považoval za nesporné, neboť zastupitelstvo města Třebíč je oprávněno vydávat v samostatné působnosti územní plán v souladu s ust. § 6 odst. 5 písm. c) stavebního zákona, přičemž nebylo shledáno pochybení ani ve vztahu k výkonu dané pravomoci v mezích zákonem stanovené působnosti (věcné, osobní, místní a časové). V rámci posouzení, zda byly splněny také zbývající kroky algoritmu soudního přezkumu, poté již krajský soud vycházel z návrhových bodů, které byly proti napadenému územnímu plánu vzneseny a kterými je při přezkumu napadeného opatření obecné povahy vázán.
48. Navrhovatelé na více místech vycházeli z toho, že napadené opatření obecné povahy je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR), které jsou ve vztahu k vydání územního plánu závaznou a svoji povahou nadřazenou územně plánovací dokumentací. Sám odpůrce se pak na obsah ZÚR výslovně odkazoval jak ve svých podáních adresovaných zdejšímu soudu, tak v rámci vypořádání připomínek a námitek vznesených během pořizování napadeného územního plánu.
49. Z toho důvodu krajský soud předně uvádí, že navrhovatelé a) – c) v minulosti usilovali rovněž o zrušení opatření obecné povahy - Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, vydaného zastupitelstvem Kraje Vysočina dne 14. 5. 2019, a to usnesením č. j. 0229/03/2019 ZK (dále též „aktualizace č. 6 ZÚR“). V této souvislosti bylo vedeno u krajského soudu řízení o návrhu na zrušení aktualizace č. 6 ZÚR, v němž byl vydán rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 17. 9. 2020, č. j. 67 A 3/2020-250 (dále též „rozsudek ve věci přezkumu ZÚR“), kterým byl návrh na zrušení aktualizace č. 6 ZÚR zamítnut.
50. K tomu krajský soud dodává, že navrhovatelé a) – c) v návrhu na zrušení aktualizace č. 6 ZÚR argumentovali stejně jako v nyní projednávané věci mimo jiné tím, že vymezením dotčeného koridoru pro realizaci tzv. obchvatu I/23 Třebíč došlo k zásahu do jejich vlastnických práv a práva na podnikání. Stejně tak namítali, že měla být při pořizování daného opatření obecné povahy porovnána varianta spočívající ve vedení obchvatu dále od města, a to také při zohlednění vlivů na životní prostředí a podnikatelskou činnost, která je v dotčené oblasti provozována.
51. V tomto ohledu bylo v rámci odůvodnění rozsudku ve věci přezkumu ZÚR mimo jiné uvedeno, že za účelem hledání řešení dlouhodobě zamýšleného obchvatu Třebíče bylo na základě různých studií zvažováno několik variant či subvariant. Účelem bylo zlepšit za součinnosti dotčených krajů technické parametry silnice I/23 v celé její délce, a to zejména ve vztahu k částem nacházejícím se v zastavených částech obcí, mezi které patří rovněž centrum města Třebíč. K tomu krajský soud doplnil, že pořizovatel aktualizace č. 6 ZÚR nebyl ani podle stanoviska Ministerstva životního prostředí povinen navrhovat nebo posuzovat více variant vedení koridorů pro obchvat města Třebíč, tedy ani variantu exogenní, k níž se upínala argumentace navrhovatelů jako k optimální variantě vedení přeložky silnice I/23. Za podstatnou

- pak soud považoval rovněž skutečnost, že u žádného ze záměrů nebyly zjištěny významné vlivy na životní prostředí.
52. Rozsudek ve věci přezkumu ZÚR byl následně potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2021, č. j. 7 As 306/2020-45 (dále též „rozsudek NSS ve věci ZÚR“), kterým byla kasační stížnost jako nedůvodná zamítnuta. V rámci svého odůvodnění pak Nejvyšší správní soud podobně jako krajský soud poukázal na důvody plánovaného obchvatu I/23 Třebíč a souvisejícího vymezení 150 metrů širokého koridoru, což je vázáno na neúnosné dopravní zatížení hustě obydleného území města, včetně zamýšleného vytvoření vhodnějšího silničního spojení sousedních krajů a trasy umožňující přepravu nadrozměrných a těžkých nákladů technologického vybavení pro účely výstavby nových bloků Jaderné elektrárny Dukovany.
53. Současně Nejvyšší správní soud zdůraznil, že soudy mohou do procesu územního plánování zasahovat v kontextu práva na samosprávu se zvýšenou opatrností a zdrženlivostí, přičemž nikoliv každé porušení zákona lze považovat za důvod pro zrušení dotčených opatření obecné povahy či jejich aktualizací. Stejně tak Nejvyšší správní soud zdůraznil, že případný zásah do vlastnických či jiných práv nelze považovat za překážku pro přijetí opatření obecné povahy. Kromě toho poukázal na skutečnost, že dotčená ustanovení právních předpisů neukládají povinnost explicitně zkoumat vliv na zaměstnanost či na průmyslovou zónu apod. Za podstatnou označil Nejvyšší správní soud skutečnost, že v rámci příslušné aktualizace č. 6 ZÚR byly řádně vyhodnoceny vlivy na udržitelný rozvoj území, a to včetně srovnání stávající a budoucí varianty, která bude mít pozitivní dopady, jako je snížení dopravní zátěže, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení emisní a hlukové zátěže atd. Ve vztahu k případným dopadům do vlastnických práv navrhovatelů pak Nejvyšší správní soud zdůraznil, že dotčené právní předpisy zakotvují různé mechanismy ochrany.
54. Výše uvedenou rekapitulaci nosných bodů odůvodnění rozsudku ve věci přezkumu ZÚR a rozsudku NSS ve věci ZÚR považuje krajský soud za významnou nejen z hlediska potvrzení zákonnosti dotčené územně plánovací dokumentace, ale také pro účely vypořádání námitek, které byly v obdobné podobě uplatněny v návrhu na zrušení těch částí územního plánu města Třebíč, které jsou s realizací daného záměru (přeložky silnice I/23) spojeny. Z citovaných rozsudků krajského soudu a Nejvyššího správního soudu tak vyplývá nejen to, že přezkoumatelnost a zákonnost ZÚR byla na základě přezkumu správními soudy potvrzena, ale také základní východiska pro nynější posouzení argumentace navrhovatelů v předmětné věci.
55. V následujícím výkladu se již zdejší soud zaměří na vypořádání jednotlivých návrhových bodů, a to v pořadí, v jakém byly ze strany navrhovatelů uplatněny.
- A) Nezohlednění zásahu do podnikání**
56. Navrhovatelé předně namítali, že přijatá podoba daného záměru má za následek významné narušení či zlikvidování podnikatelské činnosti v jihovýchodní části města, přičemž její realizace ohrožuje existenci více než 200 pracovních míst. Tyto dopady však nebyly v rámci odůvodnění napadeného územního plánu v rozporu s cíli územního plánování vůbec zohledněny. Kromě toho nebyly ani řádně vyhodnoceny

vlivy záměru na životní prostředí. Účelem přijetí územního plánu však mělo být zpřesnění ZÚR, a to v reakci na připomínky a námitky, které byly v tomto směru uplatněny. V navazujících řízení totiž již budou posuzovány pouze konkrétní projekty, a to bez možnosti zpochybnění samotné koncepce daného záměru.

57. Podle ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona platí: „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by obrožoval podmínky života generací budoucích.“
58. Podle ust. § 19 odst. 2 stavebního zákona platí: „Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.“
59. Podle ust. § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona platí: „Úkolem územního plánování je zejména a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty, b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání...“
60. V této souvislosti je pak v příloze ke stavebnímu zákonu v bodu 6. stanoveno, že: „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.“
61. Problematicke zachování udržitelného rozvoje území, jakožto jednoho z výše vymezených cílů územního plánování je pak věnována pozornost na více místech odůvodnění napadeného opatření obecné povahy. Předně je v rámci zdůvodnění řešení přijatých za účelem rozvoje města a ochrany jeho hodnot zdůrazněna mimo jiné snaha o ochranu dotčeného území před povodněmi, vybavení území veřejnou infrastrukturou, rozvoj pracovních příležitostí a zajištění dopravní dostupnosti částí města včetně veřejné dopravy. V této souvislosti došlo rovněž k vymezení nových ploch určených pro bydlení, výrobu a sport, včetně stabilizování ploch využívaných k rekreaci obyvatelstva, mimo jiné v zahrádkových osadách jižně od koridoru obchvatu I/23 a v meandru řeky Jihlavy (s. 96-97).
62. Přímo ve vztahu k rozvoji veřejné dopravní infrastruktury je poté v části 6.4. odůvodnění územního plánu uvedeno, že plánované řešení dopravní infrastruktury vychází z dlouhodobě sledovaných záměrů jak státu, tak kraje a samotného města, a to v souladu se základním koncepčním materiálem, kterým je Politika územního rozvoje České republiky (dále též „PÚR ČR“). V tomto ohledu je pak doplněno, že

městem Třebíč sice neprochází hlavní dopravní koridory, ale zvolené dopravní řešení souvisí s posílením dopravní obsluhy území kraje Vysočina s minimálním dopadem na životní prostředí.

63. Stejně tak bylo pořizovatelem územního plánu zdůrazněno, že řešení dopravní situace města je dlouhodobým záměrem a jednou z priorit udržitelného rozvoje území nejen v daném místě, ale také ve vazbě na další regiony. S tím nepochybně souvisí již uvedené vytváření podmínek pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování ochrany před hlukem a emisemi, resp. vytváření územních podmínek pro environmentálně šetrné formy dopravy.
64. V tomto směru je v rámci dané části odůvodnění napadeného územního plánu rovněž zdůrazněno, že zvolená koncepce dopravního řešení navazuje na ZÚR a další strategické dokumenty. Jeho smyslem je mimo jiné dobudovat silniční infrastruktury nadměstského významu, což je úzce provázáno s realizací záměru spočívajícího v přeložce silnice I/23 v poloze jižního obchvatu města. S tím souvisí soubor plánovaných stavebně technických a dopravně organizačních opatření, která povedou k postupnému omezení automobilové dopravy ve vnitřních částech města a ke zvýšení podílu udržitelné dopravy (rozvoj veřejné hromadné dopravy a vytvoření rychlých a bezpečných propojení pro cyklisty a pěší) na celkové dělbě dopravní práce.
65. V návaznosti na výše uvedená východiska je pak ve vztahu ke koridoru vymezenému ulicemi Pražská – Koželužská – Libušino údolí – Spojovací – Lorenzovy Sady – Brněnská uvedeno, že je *stabilizovaný a vymezený o šířce převážně 100 metrů v návaznosti na konkrétní podmínky v území*. Sporná přeložka silnice I/23 má pak společně s přeložkami silnic II/351, resp. II/360, zajišťovat deklarované převedení tranzitní dopravy mimo centrální část města a zároveň pomáhat převedení dopravy vnitroměstské, zdrojové a cílové. Uvedené silnice tak vytvoří zárodek silničního okruhu města Třebíče.
66. Co se týče vymezení jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, ty jsou v územním plánu vymezeny plochami pro dopravu, které v řešeném území zahrnují pozemky silnic I., II. a III. třídy, resp. místních komunikací včetně pozemků, na kterých jsou a mohou být umístěny součásti komunikace, například násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty a doprovodná a izolační zeleň, a dále pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení. V této souvislosti je v odůvodnění územního plánu zdůrazněno, že u staveb nadměstského významu je nutné počítat se širším vymezením koridoru ploch pro dopravu (s. 106-107).
67. Krajský soud tedy nesouhlasí s tím, že by v odůvodnění napadeného územního plánu nebyla podmínkám udržitelného rozvoje území věnována dostatečná pozornost. Na více místech je výslovně poukazováno na přínosy zvoleného (sporného) dopravního řešení, které bude mít vlivem vyvedení dopravy ze samotného centru města za následek zlepšení kvality života místních obyvatel. Současně umožní rozvíjet dopravní síť nadmístního významu, což nelze z hlediska dotčených aspektů udržitelného rozvoje opomíjet. Územní plán se vždy vyznačuje rozsáhlou regulací území jako celku, která však může být značně složitá, komplexní, vzájemně provázaná, resp. být výsledkem dlouhodobých politických a odborných debat, což je

- třeba při jeho posuzování brát v potaz (viz k tomu náleze Ústavního soudu ze dne 9. 11. 2017, sp. zn. I. ÚS 655/17).
68. V tomto ohledu krajský soud považuje za klíčovou též přílohu A k příloze č. 3 odůvodnění napadeného opatření obecné povahy, která obsahuje zdůvodnění geneze celého projektu přeložky silnice I/23 od roku 2000. Je zřejmé, že odpůrce mnoho let zkoumal různé možnosti vedení obchvatu, a to právě z pohledu hledisek rozvoje území. Podle informací uvedených v této příloze bylo k řešení jihovýchodního obchvatu použito postupně 10 variant tras. Uvádí se zde, že *„prověřované varianty 1-4 ze studie z roku 2005 značně zasahovaly do lokality příměstské zeleně, výsledná varianta schválená ve Změnách VI B – III. etapa vedla v souběhu s ul. Spojovací s následným zásahem do objektů na ul. Hrotovecká, částečným zásahem do přírodního celku Lorenzových sadů a protínající stávající průmyslovou zónu s mimoúrovňovým křižovatkovým připojením do stávající silnice I/23“*. Dále od roku 2012 byla zpracována další studie (Linioplan, s.r.o., 2013), která měla prověřit minimalizaci zásahu do biokoridorů a zalesněných pozemků. Poukazuje se zde na to, že průchodu trasy skrze průmyslovou čtvrť bylo využito kvůli minimalizaci zásahu do krajiny a dodržení návrhových parametrů trasy odpovídajících významu komunikace. Právě tato studie se stala klíčovým podkladem pro vymezení finálních variant jihovýchodní části trasy přeložky silnice I/23 jak v ZÚR kraje Vysočina, tak i v Územním plánu Třebíče, kromě pozdější studie I/23 Třebíč - obchvat, audit studií obchvatu (Metroprojekt Praha, a.s., 11/2017).
69. Pokud se jedná o hospodářský rozvoj a podnikání v dotčených oblastech, je pravdou, že těmto otázkám byla v reakci na splnění zadání územního plánu a v rámci vyhodnocování vlivů na udržitelný rozvoj území věnována pozornost spíše okrajově. Konkrétně bylo v tomto směru v odůvodnění územního plánu uvedeno, že za účelem hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel byly mimo jiné stabilizovány velké výrobní areály v řešeném území, což souvisí se zachováním dostatku pracovních příležitostí. Současné jsou nabízeny plochy pracovních příležitostí v oblasti služeb a průmyslu (s. 136).
70. Krajský soud nicméně opětovně dodává, že deklarovanou prioritou v oblasti udržitelného rozvoje bylo dopravní řešení situace v centru města, která je dlouhodobě problematická. Kromě nezpochybnitelných přínosů, které byly v napadeném územním plánu na více místech předesťeny, je však realizace odpovídajících záměrů vždy spojena s nutným ustoupením jiných aspektů udržitelného rozvoje, resp. jiných chráněných hodnot a zájmů v území. Jinak tomu není ani v případě navrhovatelí tvrzeném zásahu do průmyslové zóny, což úzce souvisí s provozováním podnikatelské činnosti a vytvářením pracovních míst. Ve vztahu k danému aspektu či pilíři udržitelného rozvoje je však nutné zohledňovat nikoliv individuální, ale veřejný zájem, tedy zájem místního obyvatelstva. Přestože může a pravděpodobně také bude mít vymezení koridoru a následná realizace daného záměru (přeložky silnice I/23) pro některé dotčené subjekty podnikající v tzv. průmyslové zóně za následek nucené přemístění výroby či zánik některých pracovních míst, může zlepšení dopravy a její navázání na sousední regiony současně zvýšit dopravní obslužnost a celkovou mobilitu obyvatelstva, což jsou zcela legitimní cíle sledované v územním plánování dopravní infrastruktury.

71. K tomu je navíc nutné doplnit, že dotčená ustanovení stavebního zákona ani jeho příloha neukládají odpůrci výslovně povinnost zkoumat vliv plánovaného záměru konkrétně na zaměstnanost či fungování průmyslové zóny v dotčených oblastech, jak bylo ostatně obdobným způsobem uvedeno rovněž v již odkazovaném rozsudku NSS ve věci ZÚR. Zásadním je především skutečnost, že odpůrce se (byť v obecné rovině a při zdůraznění přínosů daného dopravního řešení) zabýval jednotlivými vlivy záměru na zákonem chráněné hodnoty, mezi které patří mimo jiné vliv na obyvatelstvo a hmotné statky. Obdobným způsobem lze pak argumentovat ve vztahu k obecně namítanému porušení dotčeného sekundárního předpisu evropské unie. Své závěry ohledně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území navíc odpůrce opíral také o nadřazenou územně plánovací dokumentaci a stanoviska dotčených orgánů, které se k realizaci sporného záměru kladně vyjádřily.
72. Krajský soud pak nijak nezpochybňuje tvrzení navrhovatelů, že územní plán má za cíl zpřesnit záměry, které byly vymezeny v ZÚR. Je však nutné připomenout, že odpůrce k takovému zpřesnění přistoupil již tím, že dotčený koridor vymezil z hlediska šířky v menším rozsahu než nadřazená a svojí povahou závazná územně plánovací dokumentace (ZÚR), kde byla stanovena šířka 150 m. K tomu krajský soud dodává, že komplexní řešení dopravní situace spočívající v odklonění hlavní dopravy z centru města přeložkou silnice I/23 je nepochybně významným stavebním záměrem, jehož konkrétní rozsah nelze do míry podrobnosti navrhovateli požadované předjímat již při pořizování a vydání územně plánovací dokumentace, která má na rozdíl od navazujících řízení koncepční charakter. Nelze tedy z povahy věci předvídat případné odchylky či stavebně-technické úpravy, které mohou být s faktickou výstavbou spojeny, což bylo ze strany odpůrce výslovně uvedeno. Tuto argumentaci považuje krajský soud za racionální, logickou a odpovídající zákonné hierarchii územního plánování jako nadřazeného (abstraktního) veřejnosprávního procesu oproti územnímu rozhodování jako konkrétnímu rozhodovacímu procesu v území.
73. S výše uvedeným souvisí rovněž tvrzení navrhovatelů spočívající v tom, že odpůrce se přezkoumatelně nezabýval připomínkami a námitkami, které byly z jejich strany před vydáním územního plánu řádně uplatněny. V tomto ohledu musí dát krajský soud navrhovatelům částečně za pravdu v tom, že odpůrce reagoval na jednotlivé připomínky a námitky spíše typovým způsobem, přičemž vycházel zejména ze závaznosti PÚR ČR a příslušné aktualizace ZÚR. Současně poukázal především na skutečnost, že dané dopravní řešení je dlouhodobým záměrem, který byl vybrán po posouzení různých variant a na základě postupně opatřených podkladů. Ve vztahu k omezení šířky koridoru na 100 metrů pak odpůrce zdůraznil, že se jedná o *zohlednění ochranného pásma daného druhu pozemní komunikace, přičemž dílčí zúžení v prostoru ulice Koželužská a Spojovací reflektuje místní podmínky a bylo odsouhlaseno ze strany Ředitelství dálnic a silnic*. Ve zbývajících částech koridoru je třeba jeho vedení prověřit až v rámci projektové dokumentace, což je již záležitostí řízení o umístění stavby.
74. Podrobnějším způsobem se odpůrce dále vyjadřoval toliko k námitce navrhovatele d), když mimo jiné uvedl, že povinností pořizovatele územního plánu je navrhovat řešení, která chrání veřejné zájmy, byť na úkor soukromých zájmů. Naopak není jeho povinností navrhovat řešení, která *a priori* vedou k minimalizaci zásahů do

vlastnických práv. Odpůrce podle svých slov vždy dbal rovněž na zohlednění soukromých zájmů, přestože se dopadům do vlastnických práv osob nelze při realizaci daného druhu záměrů zcela vyhnout.

75. Je tedy pravdou, že odpůrce se přímo k zásahu do vlastnických práv či práva na podnikání navrhovatelů podrobně nevyjadřoval. Stejně tak v tomto směru vypořádání uplatněných námitek zcela řádně neindividualizoval. Podle ustálené judikatury správních soudů platí, že „*na odůvodnění rozhodnutí o námitkách je třeba klást stejné požadavky jako v případě typických správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu z roku 2004). Musí z něho být seznatelné, z jakého důvodu považuje obec námitky uplatněné oprávněnou osobou (§ 52 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006) za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje skutečnosti předestírané oprávněnou osobou za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené* (viz k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010 č. j. 1 Ao 5/2010 – 169). Rozhodnutí o námitkách naplňuje formální znaky správního rozhodnutí (usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2010, č. j. 2 Ao 5/2010 – 24).
76. Zároveň ale stojí vnímání rozhodnutí o námitkách na tom, že je z hlediska přezkumu správním soudem konzumováno aktem vyššího stupně, jehož je součástí, tedy opatřením obecné povahy. Tento přístup potvrzuje i relativně nedávná judikatura Nejvyššího správního soudu v obdobných věcech (viz rozsudek tohoto soudu ze dne 9. 7. 2020, č. j. 10 As 100/2018 – 48). Rozhodnutí o námitkách tedy nelze přezkoumávat neodvisle od kontextu územně-plánovací dokumentace, jejíž je součástí. Ta vytváří ve své komplexitě nezbytné souvislosti pro porozumění záměrům regulace vztahů v území a postavení dotčených jednotlivců.
77. Z kontextu napadeného opatření obecné povahy lze nalézt argumenty vztahující se ke vzneseným námitkám zejm. v příloze (A) přílohy č. 4 odůvodnění, která popisuje genezi jižního obchvatu města Třebíče. Systematické umístění této části odůvodnění za rozhodnutí o námitkách implikuje, že je třeba ke konkrétnímu odůvodnění vznesených námitek promítnout také tyto informace. K tomu je zapotřebí dále pracovat s kapitolou 6. odůvodnění napadeného opatření obecné povahy (Komplexní zdůvodnění přijatého řešení) se zvláštním zřetelem k subkapitole 6.4.
78. Z toho důvodu je krajský soud toho názoru, že je nutné zohledňovat nejen rozsah a společenský přínos daného záměru, ale také odpůrcem zdůrazňovanou provázanost s nadřazenou územně plánovací dokumentací a povahu územního plánu, který je stále toliko koncepčním dokumentem. Vlastníci dotčených pozemků mohou své konkrétní výhrady uplatnit v navazujícím (územním či vyvlastňovacím) řízení, kde již bude na rozdíl od územního plánu zřejmé, jak bude předmětná stavba konkrétně umístěna. Stejně tak bude zřejmé, která práva k jakým pozemkům a v jakém rozsahu budou muset být omezena či za odpovídající náhradu vyvlastněna.
79. S ohledem na tyto okolnosti proto krajský soud nepovažuje nedostatky rozhodnutí o námitkách za natolik zásadní, aby byly samy o sobě důvodem ke zrušení celého opatření obecné povahy, resp. v rozsahu částí napadených předmětným návrhem.

B) Neporovnání nulové a aktivní varianty

80. Ve vztahu k posouzení vlivů zvolené koncepce na životní prostředí navrhovatelé rovněž namítali, že odpůrce neporovnal tzv. nulovou a aktivní variantu, přestože se jedná o zákonem stanovený požadavek. S ohledem na tuto skutečnost tak nebylo podle navrhovatelů možné řádně vyhodnotit vliv dotčeného záměru na udržitelný rozvoj území, včetně souvisejícího zásahu do vlastnických práv navrhovatelů a jejich práva na podnikání.
81. Podle ust. § 10b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o EIA“), platí: *„Posuzování koncepce zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění“* Ve čtvrtém odstavci téhož ustanovení zákona je dále stanoveno, že: *„Při posuzování koncepce se navrhuje a posuzují opatření k předcházení nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedením koncepce, včetně vyhodnocení předpokládané účinnosti navrhovaných opatření. Je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.“*
82. Podle ust. § 10i odst. 1 zákona o EIA platí: *„Při posuzování vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí se postupuje podle zvláštního právního předpisu^{4b)}. Ustanovení § 20, § 21 písm. k) a § 22 písm. d) tím nejsou dotčena. Ustanovení § 2, 3, 10a, 10b a 10h se použijí obdobně a s tím, že zjišťovací řízení a veřejné projednání se postupem podle tohoto zákona neprovádí. Ustanovení § 10g se použije přiměřeně.“*
83. Podle ust. § 10i odst. 2 zákona o EIA dále platí: *„Ministerstvo nebo orgán kraje v přenesené působnosti (dále jen „orgán kraje“) při pořizování politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a **územního plánu stanoví podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně návrhu zpracování možných variant řešení.** Tyto požadavky zpracovatel vyhodnocení vlivů na životní prostředí ve vyhodnocení zohlední nebo uvede důvody, pro které tak neučinil. Pokud vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje náležitosti podle zvláštního právního předpisu^{4d)}, je Ministerstvo nebo orgán kraje oprávněn požadovat jeho dopracování. Při pořizování územního plánu stanoví orgán kraje na základě kritérií uvedených v příloze č. 8 k tomuto zákonu případný požadavek na zpracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí.“*
84. Na základě odkazovaných ustanovení zákona o EIA lze dospět k závěru, že příslušný orgán veřejné moci stanovuje při pořizování územního plánu podrobnější požadavky na obsah a vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně návrhu zpracování možných variant řešení, jejichž naplnění dále vyhodnocuje. V nyní projednávané věci byl tímto orgánem Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (dále též „KÚ KV“) který ve svém vyjádření ze dne 18. 4. 2018, č. j. KUJI 30701/2018 OZP 111/2014, odpovídající požadavky na pořízení územního plánu města Třebíč stanovil. V této souvislosti požadoval rovněž vyhodnocení variantních řešení a tzv. nulové varianty. V navazujícím vyjádření ze dne 1. 7. 2019, č. j. KUJI 52054/2019 OZP 111/2014, však KÚ KV na podkladě provedené aktualizace ZÚR od požadavku na vyhodnocení variantního řešení podmiňně upustil.

85. Z výše uvedeného lze dovodit, že invariantní řešení záměru spočívajícího v přeložce silnice I/23 nebylo v rozporu s požadavky příslušného orgánu veřejné moci, který v tomto směru vydal souhlasné stanovisko. Odpůrce pak rovněž reflektoval související a svoji povahou závaznou aktualizaci č. 6 ZÚR, která koridor pro umístění daného záměru vymezila a prověřování alternativních řešení nestanovila, čemuž by vymezení územní rezervy pro stejný záměr odporovalo. Kromě toho je vhodné opětovně zdůraznit, že se v případě přeložky silnice I/23 jedná o dlouhodobý záměr, což dokládá také větší množství variant, které byly v minulosti na základě odborných studií prověřovány, přičemž nakonec byla zvolena současná varianta, spočívající ve vedení obchvatu v jižní části města (viz Příloha A k příloze č. 4 odůvodnění územního plánu – Geneze jižního obchvatu města).
86. Nad rámec uvedeného krajský soud připomíná, že navrhovatelé a) – c) namítali neprovedení možných variant ve vztahu k řešení daného záměru rovněž v rámci návrhu na zrušení aktualizace č. 6 ZÚR. V tomto ohledu bylo v následně potvrzeném rozsudku ve věci přezkumu ZÚR s odkazem na ustálenou judikaturu a stanoviska dotčených orgánů uvedeno, že pořizovatel příslušné územně plánovací dokumentace není povinen navrhnout a nechat posoudit více variant koridorů pro obchvat města Třebíče. Z logiky věci pak nelze podle názoru zdejšího soudu takový postup požadovat po pořizovateli územního plánu, který v tomto směru ZÚR pouze konkretizuje.
87. Pokud tedy odpůrce v tomto ohledu argumentuje tím, že ve smyslu aktualizace č. 6 ZÚR již nebyla nulová varianta takřikajíc „na stole“, je třeba mu přisvědčit. Posouzení nulové varianty v této fázi by již bylo nadbytečné a i z hlediska cílů procedury EIA, neboť z posouzení EIA části A.VI.2 (s. 129 – Koridory dopravní infrastruktury) k jihovýchodní části obchvatu koridoru 01 DS jednoznačně vyplývá, že *„obchvat se pozitivně projeví na snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší z dopravy a zvýšení bezpečnosti v centru města.... Přeložka zásadní způsobem neovlivní imisní zatížení v širším zájmovém území. ... Lze konstatovat, že realizace přeložky silnice I/23 zlepší současnou situaci. Vyvedením dopravy mimo centrální část města dojde k poklesu intenzity dopravy v něm, což má za následek snížení možných kolizí s chodci, pokles vibrací, exhalací a hlukové zátěže. Rovněž vzroste plynulost dopravy a realizace přeložky bude znamenat zlepšení kvality bydlení v obytných objektech podél současné trasy silnice I/23.“*
88. Svého druhu srovnání současné situace vedení silnice I/23 skrze městskou zástavbu a centrum města Třebíče obsahuje hodnocení koridoru 01 DS v pasáži, kde se uvádí příznivé vlivy přeložky na centrální část města dosud zatíženou dopravou po silnici I/23. S tím je možno očekávat i *„zlepšení psychické pohody obyvatelstva, neboť negativní zátěž se zmírní. Příznivé vlivy přeložky na centrální část města, dosud zatíženou průjezdní dopravou po I/23 budou mít dopad na větší počet obyvatel než případné nepříznivé vlivy přeložky v oblasti Borovína a mimoúrovňové křižovatky Brněnská, kde zasáhnou menší počet obyvatel a kde se (na rozdíl od centra města) dají nepříznivé vlivy účinně řešit efektivními technickými, organizačními i kompenzačními opatřeními.“*
89. K tomuto návrhovému bodu tedy krajský soud závěrem uvádí, že nepovažuje hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně posouzení EIA, ani za

nepřezkoumatelné, ani nezákonné, přičemž na úrovni cílů územního plánování poskytuje toto hodnocení dostatečný podklad pro hodnocení záměru realizace přeložky silnice I/23 (jihovýchodní část obchvatu Třebíče).

C) Rozpor vymezení záměru se ZÚR

90. V daném návrhovém bodu bylo namítáno, že záměr spočívající v přeložce silnice I/23 je v územním plánu vymezen v rozporu se ZÚR, neboť rozšiřuje okruh staveb, ve vztahu ke kterým mohou být práva k dotčeným pozemkům a stavbám vyvlastněna. Uvedený nesoulad je podle názoru navrhovatelů v rozporu se zákonem a představuje zásah do jejich vlastnických práv, která mohou být oproti ZÚR dotčena ve větším rozsahu.
91. K tomu krajský soud uvádí, že navrhovatelé vycházeli ze srovnání příslušných částí napadeného územního plánu a ZÚR. Konkrétně se jedná o bod 282 odůvodnění územního plánu, ve kterém je uvedeno, že: *„Jako veřejně prospěšné stavby pro dopravní infrastrukturu územní plán vymezuje stavby, které mají sloužit pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy různými systémy dopravy. Jako veřejně prospěšné stavby se vymezují vlastní dopravní stavby včetně souvisejících zařízení a vyvolaných souvisejících investic a dále plochy a koridory sloužící k realizaci a provozování vymezených staveb dopravní infrastruktury.“*
92. Ve výše uvedeném vymezení veřejně prospěšných staveb, které lze podle bodu 284 a navazující tabulky 10 odůvodnění územního plánu vyvlastnit, byl zařazen rovněž sporný koridor pro přeložku I/23 včetně souvisejících staveb (VD 01). Navrhovatelé poté spatřují problém ve vymezení přípustného využití dotčeného koridoru dopravní infrastruktury, neboť může kromě stavby samotného silničního tělesa spočívat rovněž ve využití pro stavby a zařízení podmiňující či doplňující hlavní stavbu (pro pěší a cyklistickou dopravu, mosty, veřejná prostranství, protihluková opatření, vodní plochy), odstavné nebo parkovací plochy nebo čerpací stanice pohonných hmot apod.
93. Podle názoru navrhovatelů je dán rozpor s vymezením v rámci aktualizace ZÚR, kde je záměr vymezen v bodě 70 b.6 jako „obchvat I/23 Třebíč, včetně napojení na silnici I/23“, přičemž v bodě 149 je dále stanoveno, že: *„Pro účely vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb se za součást stavby považují též zařízení a doprovodné stavby nezbytné k provedení stavby a k zajištění řádného užívání stavby, jako jsou zařízení stavenišť, přípojky inženýrských sítí, příjezdové komunikace a napojení na komunikace nižšího řádu, doprovodná zařízení technické infrastruktury, doprovodné dopravní stavby ap., pokud nejsou samostatnou veřejně prospěšnou stavbou nebo veřejně prospěšným opatřením.“* (pozn. soudu: obsaženo v Aktualizaci č. 4 ZÚR).
94. Krajský soud v první řadě obecně podotýká, že z hierarchie jednotlivých typů územně-plánovací dokumentace vyplývá, že územní plán má a musí být nezbytně podrobnější při vymezení záměrů v území než zásady územního rozvoje (viz k tomu § 36 odst. 3 stavebního zákona). Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. ZÚR řeší záležitosti nadmístního významu, kterými jsou koordinovány záměry procházející územím více obcí. Zákon tak vylučuje, aby prostřednictvím zásad územního rozvoje

kraj intervenoval do pravomoci obcí a řešil problémy v jejich pravomoci na úseku územního plánování s výjimkou případu, kdy je nezbytná koordinace nadmístních souvislostí, vazeb mezi jednotlivými obcemi a takových změn v území, které mají dopad do správního území více obcí.

95. Krajský soud se neztotožňuje s navrhovateli v tom, že stanovení veřejně prospěšných staveb je v rámci územního plánu učiněno nad rámec ZÚR. K danému závěru lze dospět zejména jazykovým výkladem výše citované části textu příslušné aktualizace ZÚR, kde jsou jako veřejně prospěšné stavby vymezena rovněž zařízení a doprovodné stavby nezbytné k provedení stavby a ***k zajištění řádného užívání stavby***. Podle názoru krajského soudu je třeba vycházet zejm. z ustanovení § 9 odst. 3 vyhlášky č. 505/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, podle něhož *plochy silniční dopravy zahrnují zpravidla silniční pozemky³⁾ dálnic, silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací I. a II. třídy, výjimečně též místních komunikací III. třídy, které nejsou zahrnuty do jiných ploch, včetně pozemků, na kterých jsou umístěny součásti komunikace, například násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty a doprovodné a izolační zeleně, a dále pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení, například autobusová nádraží, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací, čerpací stanice pohonných hmot*.
96. Ačkoliv je vhodné vykládat pojem veřejně prospěšné stavby spíše restriktivním způsobem, tedy ve smyslu minimalizace potenciálních zásahů do vlastnických práv k dotčeným pozemkům, nelze z toho *ad absurdum* dovozovat, že by bylo záměrem pořizovatele dané aktualizace ZÚR umožňovat pouze umístění „holé“ stavby ve smyslu silnice I. třídy, včetně nezbytných stavebně-technických úprav a náležitostí (např. svodidla či terénní úpravy bezprostředně přiléhajícího okolí). Naopak je nutné vycházet z toho, že ZÚR v dané části textu výslovně předvídají, že realizace záměru bude spojena rovněž s umisťováním neuzavřeného výčtu zařízení a doprovodných staveb za předpokladu, že budou nezbytné k zajištění řádného užívání stavby. Díkce tohoto vymezení „zařízení“ a „doprovodných staveb“ je rámcově v souladu s citovanou podzákonnou úpravou ploch silniční dopravy a obvyklou praxí v územním plánování.
97. Podle názoru zdejšího soudu splňuje podmínku nezbytnosti ve vztahu k užívání silnice I. třídy stavba či zařízení typu mostu, protihlukových opatření či odstavné či parkovací plochy. Jedná se o běžná doprovodná zařízení daného druhu pozemních komunikací, a to jak z důvodu zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, tak za účelem minimalizace některých negativních vlivů, které jsou s vysokou intenzitou silniční dopravy spojeny. Podobně lze argumentovat ve vztahu k vytváření cyklistických a pěších tras, které reflektují nejen záměr na posílení jiných forem dopravy, ale také zamezení jejich kolize s dopravou silniční.
98. Po individuálním posouzení lze označit v souladu s napadeným opatřením obecné povahy za možné také umisťování staveb typu čerpací stanice, vodní plochy či veřejného prostranství. Přestože se rovněž jedná o běžná doprovodná dopravní zařízení napojená či připojená k tělesu pozemní komunikace, je v jejich případě nutné důsledně posuzovat (ve vazbě na podmínky v daném místě) požadavek nezbytnosti a přiměřenosti. K tomu však bude nepochybně dán prostor v navazujícím územním

řízení, jehož budou navrhovatelé účastníci, a pro které je vedle stanovisek dotčených orgánů závazná rovněž kompletní územně plánovací dokumentace.

D) Neurčitost vymezení záměru

99. Navrhovatelé dále považovali napadený územní plán za nezákonný proto, že stavby, pro které lze práva k dotčeným pozemkům vyvlastnit, nebyly jednoznačně vymezeny. Konkrétně navrhovatelé poukázali na rozpor ve vymezení staveb v částech 4.5. a 7.1. napadeného územního plánu, které mohou být do koridoru určeného pro realizaci záměru přeložky silnice I/23 umístěny.
100. V bodě 87 výrokové části územního plánu mohou být do příslušného koridoru (DS_koridor 01) umísťovány kromě hlavní stavby rovněž *„stavby a zařízení podmiňující nebo doplňující hlavní využití (pro pěší a cyklistickou dopravu, mosty, veřejná prostranství a zeleň, vodní plochy, protihluková opatření), odstavné a parkovací plochy, čerpací stanice pohonných hmot, služby a skladování související se zařízením a stavbami silniční dopravy...“* Podle názoru navrhovatelů se jedná o širší a z pohledu vlastníků dotčených pozemků nejisté vymezení, než je stanoveno v bodě 282 výrokové části územního plánu, ve kterém se jako veřejně prospěšné stavby vymezují *„vlastní dopravní stavba včetně souvisejících zařízení a vyvolané související investice a dále plochy a koridory sloužící k realizaci a provozování vymezených staveb dopravní infrastruktury.“*
101. V této souvislosti navrhovatelé namítali neurčité vymezení platnosti koridoru, která je vymezena jako *„realizace tras a souvisejících staveb dopravní infrastruktury“*, aniž by bylo zřejmé, co se rozumí pojmem „realizace“, „trasa“ a „související stavby dopravní infrastruktury“. Současně navrhovatelé spatřovali neurčitost vymezení daného záměru v tom, že dotčený koridor je vymezen jako překryvný pouze v části 4.5, ale nikoliv v části 7.1 výroku územního plánu.
102. Krajský soud předně připomíná, že umísťování staveb do příslušného koridoru je v návaznosti na ZÚR a bod 88 výrokové části napadeného územního plánu možné pouze v souvislosti s hlavním a z hlediska územně plánovací dokumentace přípustným využitím, které reflektuje povahu a funkci dané dopravní stavby. Uvedené podmínky pak musí být respektovány rovněž v rámci navazujících řízení, ve kterých již bude rozhodováno o umístění konkrétní stavby, a to při zohlednění podmínek v území a požadavku na minimalizaci zásahů do vlastnických a dalších práv dotčených (soukromých) osob.
103. Co se pak týče namítaného vnitřního rozporu výrokové části územního plánu, krajský soud se s argumentací navrhovatelů neztotožňuje. Přestože vymezení staveb, které mohou být do příslušného koridoru umístěny, není v rámci uvedených částí územního plánu koncipováno stejným způsobem, nelze z toho bez dalšího dovozovat jejich vzájemnou rozporuplnost či neslučitelnost.
104. Krajský soud v zásadě souhlasí s odpůrcem v tom, že vztah dotčených kapitol je třeba chápat jako vztah obecného ke zvláštnímu, avšak v odlišném pojetí. Je totiž nutné vycházet z toho, že navrhovatelé své námitky směřovali nikoliv k části 4. výroku územního plánu jako celku (koncepte veřejné infrastruktury), ale přímo k vymezení koridorů dopravní infrastruktury silniční (4.5.), mezi které byl zařazen rovněž koridor vymezený pro realizaci sporného záměru přeložky silnice I/23 (DS_koridor

- 01). V tomto kontextu pak bylo konkretizováno, že za přípustné využití daného druhu koridoru lze považovat rovněž umisťování doprovodných staveb a zařízení, odstavných a parkovacích ploch atd.
105. V tomto ohledu je vymezení veřejně prospěšných staveb obsažené v bodu 282 výrokové části územního plánu de facto koncipováno abstraktnějším způsobem, neboť za daný druh staveb považuje rovněž související zařízení a vyvolané související investice a dále plochy a koridory sloužící k realizaci a provozování vymezených staveb dopravní infrastruktury. V rámci bezprostředně navazující tabulky 10 je poté pod označením VD 01 vymezen právě koridor pro přeložku silnice I/23 **včetně souvisejících staveb** (k. ú. X, X).
106. K samotnému pojmu „související stavba“ krajský soud uvádí následující. Před výkladem *largo sensu*, který nabízí navrhovatelé a který má podle jejich názoru v konečném důsledku znamenat, že může jít vlastně o libovolnou stavbu, kterou bude chtít stavebník v regulovaném území umístit, krajský soud dává přednost kontextuálnímu výkladu v intencích racionálního smyslu a účelu relevantní právní úpravy. Obdobný názor krajský soud zaujal již dříve v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017 – 931, který byl potvrzen také v řízení o kasační stížnosti proti tomuto rozsudku (viz blíže rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018 – 512).
107. Krajský soud ve shodě s citovaným rozsudkem uvádí, že koridory jsou plochy určené zejm. pro vedení dopravní či technické infrastruktury [srov. dikci § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona]. Záměry uvedených staveb jsou obvykle záměry tzv. liniových staveb. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 23 (viz body 48 – 50 odůvodnění tohoto rozsudku) pojednal i o vztahu podrobnosti vymezení koridorů v jednotlivých typech územně-plánovací dokumentace: *„Dalším specifikem dopravní a technické infrastruktury je její stavebně technická povaha. Dopravní a technické stavby jsou typickými představiteli tzv. liniových staveb. Liniové stavby jsou stavby, u nichž podstatně převládá jeden rozměr, tj. délka nad šířkou a výškou; je to např. pozemní komunikace, dráha (ČSN 73 0401 Názvosloví v geodézii a kartografii). Navíc vzhledem k jejich plánovanému významu (např. čtyřproudá dálnice) je předem známo jejich reálné provedení včetně rozměrů, ochranných pásem atd. (ČSN 73 6101). Potřeba jejího vymezení se tedy podstatně liší např. od vymezení nadregionálního biocentra či plochy smíšené výrobní, kde není ani dopředu známo jejich reálné vytyčení, a tyto plochy se budou následně v dalších územně plánovacích nástrojích dále členit a upřesňovat. Specifická stavebně technická povaha dopravní a technické infrastruktury se projevuje i ve vzájemném průmětu jednotlivých stupňů územního plánování. Obecně mají být v nejvyšších stupních jednotlivé prvky vymezeny s velkou mírou obecnosti (např. pomocí oblastí), a tyto plochy se mají dále v nižších stupních členit a zpřesňovat dle místních podmínek. V případě koridorů a ploch dopravní a technické infrastruktury však již k dalšímu členění nedochází. V případě vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury je specifická i míra podrobnosti, se kterou mají být tyto koridory vymezeny v celé své ploše. Ačkoliv ostatní prvky regulované nástroji územního plánování podléhají shodné míře podrobnosti v celé své ploše, dopravní a technická infrastruktura vzhledem k výše uvedeným specifickým podléhá rozdílné míře podrobnosti v koncových bodech a v prostoru mezi nimi. V případě koncových bodů je vzhledem k charakteru těchto staveb nutné zajistit jejich přesnou návaznost. Zatímco např. průmyslové zóny na*

sebe mohou navazovat relativně volně, u jednotlivých úseků dálnice je nutná velmi přesná koordinace. Na těchto bodech je tedy nutná koordinace příslušných sousedících států, krajů, obcí a nelze je libovolně určovat v rámci jednotlivých nástrojů územního plánování. Toto může být zaručeno jen určením těchto bodů již na stupni toho územně plánovacího nástroje, který danou plochu či koridor poprvé vymezil. Pokud se jedná o zbylý prostor mezi těmito body, je již jen na příslušném pořizovateli, aby dle daného stupně územně plánovacího nástroje tento koridor vymezil a zpřesnil.“

108. Ze stavebně technického pohledu je zřejmé, že liniové stavby předpokládají z hlediska své realizace řadu dalších stavebních objektů, které jsou již pod rozlišovací úrovní obecnosti nejen zásad územního rozvoje, ale také územního plánu. Tyto stavby jsou však projevem přirozené doprovodné stavební činnosti (stavby pomocné), anebo stavby, které jsou z hlediska realizace liniové stavby tělesa komunikace nezbytné (tzn. dočasné stavby potřebné jako zázemí pro budování předmětné liniové stavby, parkoviště, nájezdy, sjezdy, odpočívadla, technickou infrastrukturu apod.).
109. Krajský soud poukazuje na to, že novela stavebního zákona provedená pod č. 225/2017 Sb. s účinností od 1. 1. 2018 zavedla pro vztahy mezi jednotlivými stavbami nové pojmové konstrukce, a to je pojem „soubor staveb“. Tím se podle nového znění § 2 odst. 8 stavebního zákona rozumí „vzájemně související stavby, jimiž se v rámci jednoho stavebního záměru uskutečňuje výstavba na souvislém území nebo za společným účelem.“ V rámci souboru staveb pak lze odlišit stavbu hlavní a stavby vedlejší, které jsou definovány zákonem nově tak, že „stavbou hlavní souboru staveb se rozumí stavba, která určuje účel výstavby souboru staveb. Vedlejší stavbou v souboru staveb se rozumí stavba, která se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a která zabezpečuje užitelnost stavby hlavní nebo doplňuje účel užívání stavby hlavní.“
110. Podle názoru zdejšího soudu tak bod 282 výrokové části územního plánu navazuje na stanovení přípustného využití koridorů dopravní infrastruktury, přičemž za účelem vymezení využívá sice odlišné, ale z povahy věci zaštiťující označení, pokud uvádí, že do koridoru mohou být kromě hlavní stavby umísťovány rovněž stavby související. Z toho však nelze dovodit, že by tímto postupem došlo k rozšíření možného využití koridorů dopravní infrastruktury silniční, včetně související možnosti vyvlastnění pozemků, neboť stále platí konkrétní vymezení přípustného využití (bod 87 ve spojení s bodem 88), které musí být v navazujícím řízení o umísťování staveb respektováno a konkretizováno. Z toho důvodu nepovažuje zdejší soud za podstatné, že jednotlivé pojmy („související zařízení“, „vyvolané související investice“ a „plochy a koridory sloužící k realizaci a provozování vymezených staveb dopravní infrastruktury“), jejichž relativní neurčitost je dána rovněž povahou územního plánu jako koncepčního dokumentu, nebyly v napadeném opatření obecné povahy výslovně definovány. Jak je krajskému soudu z jeho rozhodovací činnosti známo, není to ani v územním plánování obvyklé. Jak zdejší soud výše dovodil, lze ke správnému výkladu těchto pojmů dospět za pomoci kontextuálního a teleologického výkladu. K tomu nezbyvá krajskému soudu než dodat, že pro právní komunikaci je užívání relativně neurčitých pojmů zcela standardní a typické, přičemž nelze paušálně považovat takové pojmy za signál možné libovůle či zneužití práva (srov. kupř. Endicott, T. The Value of Vagueness. In. Bhatia, V. K., Engberg, J., Gotti, M., Heller, D. Vagueness in Normative Texts. Stuttgart: 2005, s. 27 – 48).

111. Obdobným způsobem lze podle názoru krajského soudu reagovat na namítanou neurčitost vymezení časové působnosti koridorů dopravní infrastruktury, a to s ohledem na používání pojmů „trasa“, „realizace“ nebo „související stavby dopravní infrastruktury“. Nelze totiž opomenout, že dané pojmy nejsou v tomto směru zákonem výslovně definovány a musí být proto interpretovány ve vazbě na již uvedený koncepční charakter procesu územního plánování, které je pouze předpokladem pro následné umísťování staveb, jejich realizaci (výstavbu) a úřední povolení pro účely faktického užívání. Napadený územní plán vymezuje v bodě 89 výroku působnost vymezených koridorů dopravní infrastruktury jako „překryvných koridorů“ tak, že *„působnost koridorů dopravní infrastruktury končí realizací tras a souvisejících staveb dopravní infrastruktury, pro které byly určeny. Plochy s rozdílným způsobem využití nedotčené trasou nebo stavbou dopravní infrastruktury budou využity dle stanovených podmínek pro jejich využití bez omezení.“*
112. Z povahy věci je proto nutné vykládat působnost vymezených koridorů až do okamžiku faktického uskutečnění daných záměrů, tedy ukončení stavebních a souvisejících prací, včetně vydání následného povolení, na základě kterého budou dotčené stavby užívány. Zároveň toto vymezení časové působnosti zachovává logiku tzv. překryvného koridoru (viz dále).
113. Navrhovatelé poté nezpochybňují, že koridor pro přeložku silnice I/23 je koncipován a v části 4.5. výroku napadeného územního plánu také výslovně označen jako „překryvný“. V tomto směru krajský soud uvádí, že se jedná spíše o praktické označení určitého druhu koridoru v rámci procesu územního plánování, které bývá zásadně spojováno s provedením plánovaných staveb a souvisejících prací s tím, že zbývající (realizací záměru přímo nedotčené) území bude využíváno v souladu se stanoveným stavem. Metodický pokyn Ministerstva pro místní rozvoj „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury“ (přístupné na www.mmr.cz) uvádí, že překryvem koridoru se rozumí situace, kdy *koridor překrývá v témže ÚP vymezené plochy s rozdílným způsobem využití, a je proto třeba se zabývat otázkou vztahu mezi regulací stanovenou pro koridor a regulací stanovenou pro jím překrývané plochy* (s. 8). V grafickém znázornění výkresu dopravní infrastruktury je koridor vyznačen průhledným fialovým šrafováním, tudíž lze usuzovat, že regulace doplňuje jiné plochy využití. Za vnitřní rozpor napadeného opatření obecné povahy pak nelze podle zdejšího soudu považovat pouze skutečnost, že dané označení nebylo v jedné části územního plánu výslovně použito.

E) Nepřiměřenost zásahu do vlastnického práva

114. Závěrem návrhu na zrušení napadeného územního plánu bylo namítáno, že vymezením záměru spočívajícího v přeložce silnice I/23 bylo nepřiměřeně zasaženo do vlastnických práv navrhovatelů. Tento zásah byl spatřován jak v již uvedeném určení staveb, které mohou být do vymezeného koridoru umísťovány, tak ve stanovení časové působnosti koridoru a určení jeho šířky diskriminačním způsobem.
115. K samotnému principu proporcionality (přiměřenosti) a jeho aplikaci při přezkumu opatření obecné povahy krajský soud uvádí obecně následující. K posuzování proporcionality (přiměřenosti) opatření obecné povahy stanovil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, sp. zn. 1 Ao 1/2005 [740/2006 Sb. NSS] následující test. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby – v jejím užším a širším

smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva, a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu).

116. Jelikož principy a zásady jsou takovým typem normativní regulace, která neplatí způsobem „všechno nebo nic“, nýbrž s určitou mírou intenzity, je třeba při jejich aplikaci vždy poměřovat, do jaké míry je možno danému principu a řešení z něho plynoucímu přiznat účinky v dané věci. Principy se v právním řádu vyskytují v komplementárních vztazích, což znamená, že ačkoliv mezi nimi dochází k přirozené kolizi, lze ji řešit na bázi oslabení principu či zásady, která je s jiným principem či zásadou v kolizi. Metodou aplikace jakékoliv zásady či principu je tedy tzv. vážení (angl. *balancing*).
117. Při aplikaci principu proporcionality jako (zákonem výslovně nedefinovaného) kritéria přezkumu opatření obecné povahy je třeba důsledně vycházet z obecné zásady *judicial self-restraint* (tzv. zdrženlivosti). Jak uvádí i komentářová literatura (viz k tomu Jirásek, J. Soudní řád správní, Online komentář. 3. vydání. C. H. Beck, 2016, přístupné na Beck-online), zvláštní obezřetnosti a zdrženlivosti jsou správní soudy povinny v případech, kdy posuzují návrhy na zrušení opatření obecné povahy vydaná samosprávnými celky, a to s ohledem na jejich ústavně zaručené právo na samosprávu v čl. 101 Ústavy ČR a riziko narušení ústavně zakotvené dělby moci. Zásah soudu (zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části) musí být přiměřený závažnosti důvodů svědčících pro takový zásah a soud by k němu měl přistoupit jen tehdy, byl-li zákon porušen v nezanedbatelné míře (viz nálezy Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2013, sp. zn. 2 AOs 3/2013).
118. V případě přijetí jakékoliv koncepční alternativy dopravní infrastruktury vždy zákonitě musí dojít k dotčení vlastnického práva některých subjektů, na jejichž pozemcích jsou koridory navrhovány a trasovány. Přesto však k reálnému dotčení práv a chráněných zájmů vlastníků pozemků dotčených koridory dochází až v hierarchicky nižších (a tedy podrobnějších) fázích územního plánování a následného umísťování staveb dopravní infrastruktury. Krajský soud tak může v rámci posouzení proporcionality při hodnocení kritéria vhodnosti zvoleného řešení zkoumat pouze to, zda je vymezení daného koridoru vhodným prostředkem k dosažení cíle.
119. Co se týče namítaného rozsahu využití dotčeného koridoru (viz vymezení obsažené v kapitole 4.5. výrokové části územního plánu) a jeho časové působnosti, krajský soud se k těmto otázkám již vyjadřoval v rámci posouzení důvodnosti předcházejících návrhových bodů. Jelikož neshledal jednotlivá vymezení či užitá označení za neurčitá, na své závěry v tomto směru odkazuje. K tomu opětovně

- dodává, že územní plán stanovuje pouze východiska či rámcové podmínky pro možné umístění budoucích staveb, aniž by bylo jeho účelem nahrazovat územní či vyvlastňovací řízení, v rámci kterých bude muset být rozsah nezbytného omezení či vyvlastnění práv k dotčeným pozemkům v souladu se zákonem a za odpovídající náhradu posouzen. Navrhovatelé nepochybně budou v postavení účastníků těchto řízení, což jim umožňuje, aby se případnému nerespektování stanovených podmínek či opomenutí zásady minimalizace zásahů do vlastnických práv aktivně bránili.
120. Ve vztahu k namítané diskriminaci navrhovatelů krajský soud uvádí, že dotčený koridor umožňující vyvlastnění (VD 01) byl primárně vymezen ve stabilní šířce 100 metrů, a to s ohledem na ochranné pásmo daného druhu pozemní komunikace (silnice I. třídy) a případné stavební odchylky, které nelze ve fázi územního plánování předvídat (viz k tomu § 30 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. K zúžení koridoru na šířku 50 m došlo pouze v prostoru ulic Koželužská a Spojovací, což bylo odpůrcem v rámci vypořádání uplatněných připomínek a námitek zdůvodněno místními podmínkami a souhlasným stanoviskem Ředitelství silnic a dálnic ČR. Stejně důvody selektivního zúžení daného koridoru vyplývají rovněž z vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR ze dne 20. 7. 2021, který má v rámci soudního řízení postavení osoby zúčastněné na řízení. Konkrétně je v daném vyjádření uvedeno, že zúžení ve výše uvedeném prostoru je dáno vedením trasy přeložky silnice I/23 ve stopě stávající pozemní komunikace, která bude pro tyto účely pouze homogenizována. Nebude se tedy jednat o budování nových tras jako ve zbývajících částech plánovaného obchvatu.
121. Krajský soud v první řadě zdůrazňuje, že zvolené řešení nastavení šířky koridoru (100 m) bylo provedeno v souladu s veřejně dostupnou metodikou Ministerstva pro místní rozvoj (Metodické doporučení – Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu. Platné k právnímu stavu od 1. 1. 2018, přístupné na www.mmr.cz), z čehož je zřejmé, že reflektuje ustálenou správní praxi.
122. Podle názoru zdejšího soudu by bylo možné považovat zvolené řešení za diskriminační pouze tehdy, pakliže by k navrhovatelům, resp. k jejich pozemkům, bylo přistupováno odlišným způsobem než k jiným vlastníkům ve stejném či obdobném postavení, a to z důvodu obdobných místních podmínek. Tyto podmínky jsou však v případě uváděném navrhovateli jednoznačně odlišné. S ohledem na výše uvedené důvody zúžení koridoru, které se opírají o znalost místních podmínek a stavebně-technické předpoklady realizace přeložky silnice I/23, nelze dospět k závěru, že by bylo adekvátní a vhodné jej v celé délce minimalizovat na šířku 50m.
123. Naopak odpůrce na základě již uvedených parametrů plánované výstavby a stanovisek dotčených orgánů řádně zdůvodnil, proč nebylo možné zúžení koridoru realizovat rovněž v místech, kde se nacházejí pozemky navrhovatelů. Jeho argumentaci (podpořenou i ze strany osoby zúčastněné) považuje krajský soud za racionální a přesvědčivou. Jakkoliv krajský soud chápe, že navrhovatelé zcela logicky nemohou podpořit potenciální zásah do svých vlastnických práv a podnikatelských aktivit v dotčeném území, nelze z hlediska realizovatelnosti přeložky silnice I/23 předem zúžit koridor natolik, aby pak již nebylo možno variabilně s prostorem uvnitř koridoru pracovat při jeho konkretizaci v řízení o umístění dopravních staveb.

VIII. Závěr a náklady řízení

124. Krajský soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v mezích návrhových bodů, přičemž dospěl k závěru, že návrh na jeho zrušení v rozsahu napadených částí není důvodný (výrok I.).
125. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšní navrhovatelé nemají právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a odpůrce náhradu nákladů řízení nepožadoval. Z toho důvodu bylo ve výroku III. rozhodnuto tak, že odpůrci se nepřiznává právo na náhradu nákladů řízení.
126. Osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu nákladů řízení, jen byla-li jí uložena v řízení nějaká povinnost. Proto krajský soud rozhodl výrokem IV. tak, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu 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.

V Brně dne 3. srpna 2021

JUDr. Jaroslava Skoumalová, v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení:
K. M.