



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Václava Štencla, MA v právní věci

navrhovatelů:

a) obec Jinačovice

sídlem Jinačovice 83, 664 34 Kuřim

b) obec Ostopovice

sídlem U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice

oba zastoupeni Pavlem Uhlem, advokátem

sídlem Kořenského 15, 150 00 Praha

proti

odpůrci:

Jihomoravský kraj,

sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

zastoupen JUDr. Petrem Fialou, advokátem

sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno

za účasti osob zúčastněných na řízení:

I.Ředitelství silnic a dálnic ČR

sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

II.Město Boskovice

sídlem Masarykovo náměstí 4/2, 680 01 Boskovice

III.Obec Borotín

sídlem Borotín 200, 679 37 Borotín

IV.Město Kuřim

- sídlem Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim
V.Město Blansko
sídlem nám. Svobody 32/3, 678 01 Blansko
VI.Městys Sloup
sídlem Sloup 1, 679 13 Sloup
VII.Město Olešnice
sídlem náměstí Míru 20, 679 74 Olešnice
VIII.Obec Skalice nad Svitavou
sídlem Skalice nad Svitavou 48, 679 01 Skalice nad Svitavou
IX.Obec Jabloňany
sídlem Jabloňany 88, 679 01 Jabloňany
X.Obec Svinošice
sídlem Svinošice 1, 679 22 Svinošice
XI.Obec Bořitov
sídlem Náměstí U Václava 11, 679 21 Bořitov
XII.Městys Ostrovačice
sídlem náměstí Viléma Mrštíka 54, 664 81 Ostrovačice
XIII.Obec Česká
sídlem Česká 26, 664 31 Česká
XIV.Obec Újezd u Černé Hory
sídlem Újezd u Černé Hory 108, 679 22 Újezd u Černé Hory
XV.Obec Žďárec
sídlem Žďárec 42, 594 56 Žďárec
XVI.Obec Vranov
sídlem Vranov 24, 664 32 Vranov
XVII.Obec Předklášteří
sídlem náměstí 5. května 1390, 666 02 Předklášteří
XVIII.Obec Horní Loučky
sídlem Horní Loučky 30, 594 55 Horní Loučky
XIX.ČEPS, a.s.
sídlem Elektrárenská 774/2, 101 00 Praha 10
XX.Obec Nýrov
sídlem Nýrov 56, 679 72 Kunštát
XXI.Obec Závist
sídlem Závist 2, 679 22 Závist
XXII.Svazek obcí Malá Haná
sídlem Náves 168, 679 38 Cetkovice
XXIII.Obec Březina
sídlem Březina 20, 666 01 Březina
XXIV.Městys Nedvědice
sídlem Nedvědice 42, 592 62 Nedvědice
XXV.Obec Lipůvka
sídlem Lipůvka 146, 679 22 Lipůvka
XXVI.Obec Vavřinec
sídlem Vavřinec 92, 679 13 Vavřinec
XXVII.Obec Lelekovice

- sídlem Hlavní 75/7, 664 31 Lelekovice
- XXVIII. Obec Moravské Knínice**
sídlem Kuřimská 99, 664 34 Moravské Knínice
- XXIX. Město Veverská Bítýška**
sídlem náměstí Na Městečku 72, 664 71 Veverská Bítýška
- XXX. Obec Borač**
sídlem Borač 51, 592 61 Borač
- XXXI. Městys Knínice**
sídlem Knínice 107, 679 34 Knínice
- XXXII. Obec Petrov**
sídlem Petrov 45, 679 62 Petrov
- XXXIII. Obec Maršov**
sídlem Maršov 71, 664 71 Maršov
- XXXIV. Obec Šošůvka**
sídlem Šošůvka 187, 679 13 Šošůvka
- XXXV. Obec Drnovice**
sídlem Drnovice 102, 679 76 Drnovice
- XXXVI. Město Kunštát**
sídlem nám. Krále Jiřího 106, 679 72 Kunštát
- XXXVII. Město Velké Opatovice**
sídlem Zámek 14, 679 63 Velké Opatovice
- XXXVIII. Město Rajhrad**
sídlem Masarykova 32, 664 61 Rajhrad
- XXXIX. Obec Chudčice**
sídlem Chudčice 220, 664 71 Chudčice
- XL. Obec Vanovice**
sídlem Vanovice 132, 679 36 Vanovice
- XLI. Městys Lomnice**
sídlem nám. Palackého 32, 679 23 Lomnice
- XLII. Obec Křtěnov**
sídlem Křtěnov 17, 679 74 Křtěnov
- XLIII. Obec Černovice**
sídlem Černovice 113, 679 75 Černovice u Boskovic
- XLIV. Obec Synalov**
sídlem Synalov 54, 679 23 Synalov
- XLV. Obec Běleč**
sídlem Běleč 5, 679 23 Běleč
- XLVI. F. G.**
bytem X
- XLVII. Obec Dolní Loučky**
sídlem Dolní Loučky 208, 594 55 Dolní Loučky
- XLVIII. Obec Brťov – Jeneč**
sídlem Tišnovská 80, 679 21 Brťov – Jeneč
- XLIX. Obec Šebrov – Kateřina**
sídlem Šebrov 64, 679 22 Šebrov – Kateřina
- L. Obec Vysočany**

- sídlem Molenburk 130, 679 13 Vysočany
LI.Městys Doubravník
sídlem Doubravník 75, 592 61 Doubravník
- LII.Obec Křetín**
sídlem Křetín 100, 679 62 Křetín
- LIII.Město Letovice**
sídlem Masarykovo náměstí 210/19, 679 61 Letovice
- LIV.Obec Lipovec**
sídlem Lipovec 200, 679 15 Lipovec
- LV.Obec Valchov**
sídlem Valchov 97, 690 01 Valchov
- LVI.Obec Níhov**
sídlem Níhov 17, 594 55 Níhov
- LVII.Obec Spešov**
sídlem Spešov 22, 679 02 Spešov
- LVIII.Obec Vilémovice**
sídlem Vilémovice 18, 679 06 Vilémovice
- LIX.Obec Horní Poříčí**
sídlem Horní Poříčí 77, 679 62 Horní Poříčí
- LX.Statutární město Brno**
sídlem Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno
- LXI.Městys Ostrov u Macochy**
sídlem Ostrov u Macochy 80, 679 14 Ostrov u Macochy
- LXII.Obec Zbraslavec**
sídlem Zbraslavec 45, 679 72 Zbraslavec
- LXIII.Obec Kuřimské Jestřabí**
sídlem Kuřimské Jestřabí 50, 594 55 Kuřimské Jestřabí
- LXIV.Obec Němčice**
sídlem Němčice 151, 679 51 Němčice
- LXV.Obec Tišnovská Nová Ves**
sídlem Tišnovská Nová Ves 29, 594 51 Tišnovská Nová Ves
- LXVI.Obec Krhov**
sídlem Krhov 7, 679 01 Krhov
- LXVII.Obec Hodonín u Kunštátu**
sídlem Hodonín 25, 679 75 Hodonín
- LXVIII.Obec Borovník**
sídlem Borovník 23, 594 51 Borovník
- LXIX.Obec Lažánky**
sídlem Lažánky 14, 664 71 Lažánky
- LXX.Ing. J. V.**
bytem X
- LXXI.Obec Lhota u Lysic**
sídlem Lhůta u Lysic 40, 679 71 Lysice
- LXXII.Obec Lazinov**
sídlem Lazinov 121, 679 62 Křetín
- LXXIII.Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43**

- sídlem Masarykovo nám. 4/2, 680 01 Boskovice
LXXIV. Obec Brněnec
sídlem Moravská Chrástová 77, 569 04 Brněnec
LXXV. Obec Ráječko
sídlem nám. 1. máje 250, 679 02 Ráječko
LXXVI. Obec Kozárov
sídlem Kozárov 18, 679 71 Kozárov
LXXVII. Obec Tasovice
sídlem Tasovice 41, 679 75 Tasovice
LXXVIII. Obec Velenov
sídlem Velenov 74, 680 01 Velenov
LXXIX. Obec Sebranice
sídlem Sebranice 149, 679 31 Sebranice
LXXX. Obec Vohančice
sídlem Vohančice 29, 666 01 Vohančice
LXXXI. Obec Sentice
sídlem Sentice 71, 666 03 Sentice
LXXXII. Obec Lažany
sídlem Lažany 129, 679 22 Lažany
LXXXIII. Obec Hluboké Dvory
sídlem Hluboké Dvory 40, 679 23 Hluboké Dvory
LXXXIV. Městys Lysice
sídlem Horní náměstí 157, 679 71 Lysice
LXXXV. Obec Okrouhlá
sídlem Okrouhlá 123, 680 01 Okrouhlá
LXXXVI. Ministerstvo dopravy
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
LXXXVII. Spolek pro výstavbu dálnic D35 a D43
sídlem Luční 1054, 530 03 Pardubice

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – části Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 17. září 2020

takto:

- I. Návrh **se zamítá**.
- II. Žádný z účastníků **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Navrhovatelé podali dne 22. 7. 2021 ke zdejšímu soudu návrh, kterým se domáhají zrušení části opatření obecné povahy – Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 17. 9. 2020 usnesením č. 2835/20/Z33.

II. Obsah návrhu

2. V podaném návrhu brojili navrhovatelé proti aktualizaci zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje dvěma námitkami. V první namítli nezákonnost postupu odpůrce, která měla spočívat v tom, že o výběru konečné varianty bylo rozhodnuto postupem, který zákon nepřipouští.
3. Odkázali na úpravu výběru variant postupem podle § 38 odst. 2 a § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, s tím, že, pokud zásady stanoví kritéria pro rozhodování o variantách, nelze § 36 odst. 1 stavebního zákona vyložit tak, že se mezi variantami vybírat nebude. Podle navrhovatelů odpůrce zněním zásad před jejich aktualizací zavázal sám sebe k prověření situace rozhodované aktualizací v rámci územní studie, neboť původní podoba zásad územního rozvoje stanovila územní rezervy, které měly být podle zásad následně řádně a komplexně prověřeny, a povinná územní studie podle jejich názoru odpovídá znění § 38 odst. 2 stavebního zákona a tvoří nepřekonatelnou podmínku pro rozhodnutí o otázce, která má být touto studií prověřena. Zdůraznili, že územní studie je pouze podkladem pro další rozhodování a není aktem rozhodovacím a že o výběru variant posuzovaných územní studií má rozhodovat zastupitelstvo, a to právě při vědomí důsledků svého rozhodnutí, které může čerpat právě a pouze jen z vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.
4. Podle navrhovatelů zásady původním vymezením rezerv a úkolem jejich plného posouzení a prověření územní studií delegovaly na studii pouze vytvoření podkladového materiálu, aby v rámci aktualizace bylo rozhodnuto o konečné variantě. Aktualizace podle jejich názoru tento požadavek nesplňuje, neboť podkladová studie jednu variantu, která byla v původním znění zásad označena k prověření, a to tu optimalizovanou, vyřadila z procesu řádného posouzení a prověření, a aktualizace, počínaje schválením zprávy o uplatňování, pracovala s variantou jedinou, ačkoliv původní zásady obsahovaly jednoznačný pokyn stanovení kritérií pro výběr varianty. Fakticky se podle nich stalo, že o výběru variant, nerozhodlo zastupitelstvo na základě studie a následného vyhodnocení vlivů, jak předpokládá zákon a původní znění zásad, ale studie jako taková, což je postup, který jí nepřísluší.
5. V té souvislosti konkrétně namítli porušení práva na samosprávu, neboť pořizovatel odňal zastupitelstvu kompetenci rozhodnout o variantách, i když si tuto kompetenci výslovně samospráva vyhradila, a zároveň porušení principů právního státu a vázanosti státu jeho vlastním rozhodnutím.
6. Podle navrhovatelů mělo dojít k posouzení variant dle § 36 odst. 1 stavebního zákona a čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, neboť existovaly „rozumné alternativy“ a byly takto konceptualizovány v podobě rezerv v dosavadní variantě zásad. Do tohoto procesu ale podle navrhovatelů vstoupil orgán vykonávající státní správu bez jakékoliv samosprávné politické legitimace, který aktem, jenž měl mít podkladovou, posuzovací a

prověřovací povahu, odňal rozhodnutí o klíčové otázce, jež bylo dříve původním zněním zásad vyhrazeno orgánu samosprávy.

7. K porušení principu právního státu uvedl, že odpůrce nejprve vymezil dvě základní varianty a „procesně slíbil“, že z nich v budoucnu on sám jako politicky odpovědný orgán následně vybere, až k tomu bude mít dostatek podkladů, ale svůj slib nesplnil, protože akceptoval postup, kdy za něj provedl tuto volbu někdo jiný, kdo k tomu nemá demokratickou legitimaci. Myšlenka politické odpovědnost za obsah zásad tak byla zcela vyprázdněna.
8. V této souvislosti podle nich nebylo navíc respektováno ani rozhodnutí zdejšího soudu ve věci sp. zn. 65 A 3/2017 ze dne 20. 12. 2017, dle kterého volba výsledné varianty navazuje („je následná“) po provedení územní studie, která ji tak sama o sobě provést nemůže. Kritický zlom, který porušil zákon, bylo přijetí zprávy o uplatňování zásad, která v rozporu s dosavadním stavem uložila pořizovateli nadále zpracovat variantu pouze německou. Takové překročení zákonného rámce pak vylučuje, aby ze strany zastupitelstva šlo o legitimní politický krok. Podle navrhovatelů zastupitelé nebyli plně informováni o výsledcích prověření optimalizované varianty a neznali vyhodnocení vlivů obou variant. Nejednalo se o kvalifikované rozhodnutí, ač mělo. Veřejnost je nemůže plně posoudit, ač by měla tuto možnost mít.
9. Druhým bodem návrhu brojili navrhovatelé proti nepřezkoumatelnosti napadeného opatření obecné povahy. Jakkoliv je podle nich odůvodnění zásad svým způsobem odůvodnění politického aktu, musí mít expertní podklad, přičemž odůvodnění na základě expertní znalosti je součástí vícestranného dialogu mezi veřejností, jinými samosprávnými jednotkami a vydavatelem zásad. Navrhovatelé považují napadené opatření obecné povahy za nepřezkoumatelné v rozsahu odůvodnění, proč byla zvolena varianta německá před variantou optimalizovanou.
10. Podle nich je samotná volba konkrétní varianty nepřezkoumatelná. Namítli, že občané a obce se domáhali soudním přezkumem, jenž nemohl být odpůrci utajen, zpochybnění neposouzení této varianty. Po neúspěchu před soudem zastánci optimalizované varianty učinili vše, aby byla dostatečně posouzena v rámci studie, současně ve všech myslitelných a i nemyslitelných procesech namítali, že by měla být optimalizovaná varianta upřednostněna nebo aspoň posouzena v rámci procesu SEA a takto předložena zastupitelstvu k expertně informovanému výběru. Podle navrhovatelů značná část veřejnosti a územní samosprávné reprezentace soustavně, setrvale, konzistentně a důsledně trvá na přijetí jiné varianty nebo alespoň relevantním posouzení a politickém výběru mezi touto a vybranou variantou. Pokud se jedná o variantu, která současně byla doposud rezervována a přikázána k prověření a posouzení, jedná se o variantu řešení, která je zcela relevantní a její nepřijetí musí být v rámci politického dialogu dostatečně odůvodněno. Podle jejich názoru tomu tak ale v rámci aktualizace není, neboť z vypořádání připomínek a námitek nelze zjistit, proč byla upřednostněna varianta německá před tou optimalizovanou a už vůbec nelze tento závěr podrobit expertnímu soudu na základě vyhodnocení vlivů.
11. Veškeré vypořádání těchto námitek se podle navrhovatelů formálně odkazuje na skutečnost, že návrh je projednáván invariantně, popřípadě se odkazuje na skutečnost, že studie „vybrala“ variantu pouze německou. Odkaz na studii pak nevede k dostatečnému komplexnímu posouzení variant v materiálním slova smyslu, protože „zahození“

optimalizované varianty není odůvodněno tak, aby bylo odborně či politicky srozumitelné a pochopitelné. Zdůraznili opakovaně, že chybí i podklad, jaké by byly důsledky druhé varianty v podobě vyhodnocení vlivů na životní prostředí

III. Vyjádření odpůrce

12. Odpůrce ve svém vyjádření k žalobě nejprve zpochybnil aktivní věcnou legitimaci navrhovatele obce Ostopovice, neboť do jeho práv zvolené věcné řešení aktualizace ZÚR negativně nezasáhlo, žádný z koridorů nemá v rámci tzv. územní identifikace průmět do katastrálního území obce Ostopovice.
13. Věcně poukázal na to, že úmyslem žalobců není objektivní posouzení variant, jak v návrhu opakovaně deklarují, nýbrž zachování územní ochrany (územní rezervy) toliko jimi preferované varianty spojení severních oblastí Jihomoravského kraje s dálnicí D1. Podstatou jeho dlouhodobého sporu s navrhovateli není odmítání provedení objektivního a uceleného vyhodnocení a srovnání jimi prosazované alternativní dopravní koncepce s koncepcí páteřní silniční infrastruktury vymezené v ZÚR JMK, nýbrž přesvědčení navrhovatelů, že jimi prosazované vedení vybraných koridorů silniční dopravy jim přinese menší zátěž bez ohledu a na úkor všech ostatních obcí a obyvatel Jihomoravského kraje. Zdůraznil, že při péči o rozvoj svého území preferuje dopravně funkční řešení, jehož pozitivní důsledky přispějí ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí a zdraví převážné části obyvatel Brněnské metropolitní oblasti.
14. Odpůrce se i s ohledem na shora uvedené neztotožňuje s přesvědčením navrhovatelů, že z jeho strany nedošlo k posouzení tzv. Optimalizované varianty koridorů RDS01 a RDS34, a popsal postup, kterým došlo k prověření vzájemných vazeb a vlivů v území a doplnění územní studie o posouzení variant z hlediska vlivů na životní prostředí je součástí Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 schválené 28. 3. 2019 usnesením zastupitelstva odpůrce č. 1802/19/Z20.
15. Skutečnost, že navrhovatelé nesouhlasí s vybranými variantami koridorů, nezakládá jejich nezákonnost, a to ani co do procesu vymezování ani co do samotného vymezení. Právní úprava, a to ani česká ani evropská, nezakládají na straně odpůrců jakékoliv stavby právo na posouzení jimi preferované varianty tak, jak ji předloží. Na podkladě v územní studii zjištěných skutečností pořizovatel uvedl do návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje pokyn k prověření posléze prověřených variant vymezení koridorů pro silniční dopravní komunikaci 43 s tím, že varianta "optimalizovaného obchvatu Brna", jejíž posouzení se žalobci dožadují ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území A1ZÚR JMK, nenaplnuje základní předpoklad pro realizaci, kterým je významný kladný vliv na systém stávajících dopravních komunikací. Dále uvedl, že v případě variant s bystrckou stopou 43 dochází k mnohatisícovým snížením intenzit dopravy na Svitavské radiále a u brněnského velkého městského okruhu. Tato snížení jsou dle odpůrce mnohem výraznější než v případě variant s bítýšskou stopou 43 a zdůraznil, že zastupitelstvo odpůrce zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje v navržené podobě přijalo a stanovilo tím rozsah dalšího posouzení variant vedení koridorů komunikace 43 v aktualizaci zásad územního rozvoje.
16. K posouzení vlivů koncepce na životní prostředí či v širším rozsahu na udržitelný rozvoj území uvedl, že jeho postup je jediným možným správně zvoleným postupem v souladu se směrnicí SEA i národní právní úpravou. Odpůrce v návrhu koncepce vymezil rozumná

náhradní řešení. Vymezení alternativ pro silniční, dálniční a do jihozápadního obchvatu Brna prodlouženou trasu koridorů komunikace 43 bylo jediné smysluplné řešení, které mohlo být s podrobnou znalostí územního průmětu a vlivů provedeno. Tyto varianty jsou variantami ve smyslu, který je vyžadován při posuzování vlivů na životní prostředí. Ačkoliv žalobci nechtějí vnímat, že do projednání A1ZÚR JMK zařazené koridory jsou alternativní, je tomu tak právě proto, že vykazují rozdílné intenzity přepravních vztahů svým napojením do území.

17. Z pohledu odpůrce nelze přijmout domněnku žalobců, že přijetím zprávy o uplatňování došlo k porušení zákona. Zpráva o uplatňování řádně informovala politickou reprezentaci odpůrce o podmínkách vymezení koridorů a předpokládaných vlivech jednotlivých variant řešení doplnění silniční sítě na území odpůrce. Zpráva obsahovala návrh dalšího postupu odvozený od stavu poznání, který byl bezprecedentně podrobně zjištěn územní studií, a s nímž byli zastupitelé odpůrce seznámeni.
18. Veškeré kroky pořizovatele směřovaly k tomu, aby zastupitelstvo odpůrce vydalo aktualizaci zásad územního rozvoje, a pokud by zastupitelé odpůrce měli pochybnosti stran některého z koridorů vymezených v návrhu aktualizace, mohli návrh pořizovateli vrátit k dopracování.
19. K přezkoumatelnosti opatření obecné povahy uvedl, že otázka variant nikdy nebyla položena jako výběr právě mezi navrhovateli uvedenými variantami, ale od počátku odpůrce požadoval komplexní řešení stávajícího a budoucího dopravního zatížení. Zvolené řešení je podle něj řešením zdrojové a cílové dopravy v Brněnské metropolitní oblasti a bez nové silnice 43 ve vymezeném koridoru hrozí přetížení Brněnského velkého městského okruhu, a to i v případě realizace dálnice ve stopě optimalizované varianty žalobců, když transitzní doprava v koridoru jakékoliv nové stopy silnice 43 je vyhodnocována v dopravních modelech jako marginální.
20. Napadené opatření obecné povahy obsahuje obsáhlé odůvodnění výběru zvolené varianty a tvrzení, že v napadeném opatření obecné povahy se nelze dovědět, proč nebyla žalobci preferovaná varianta zvolena, je zcela liché.
21. V případě všech variant se ochrana životního prostředí neukázala být limitující pro kteroukoliv prověřovanou variantu. Vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR bylo provedeno tak, aby doplnilo vyhodnocení vlivů původních zásad územního rozvoje a mohlo s ním být vnímáno jako vypovídající celek. Územní studie splnila roli územně plánovacího podkladu, podmínky ověřila podmínky změn v území, sestavila několik pořadí variant, v závislosti na zvolených hodnotících kritériích. Výběr ze zkoumaných a prověřovaných variant učinilo zastupitelstvo odpůrce celkem dvakrát, coby standardní politická rozhodnutí o obsahu pořizované dokumentace.

IV. Další vyjádření účastníků

22. V *replce k vyjádření odpůrce navrhovatelé* k aktivní legitimaci navrhovatele obce Ostopovice uvedli, že dotčení jeho práv je dáno tím, že není přijata jiná varianta řešení, která by mohla být pro navrhovatele přínosem (třeba v dopravní obslužnosti).
23. Dále uvedli, že důvody návrhu, bez ohledu na tvrzení odpůrce, spočívají v proceduře faktického výběru variant a navrhovatelé nikde netvrdí, že „jejich“ řešení je lepší, stejně jako nikde nenaznačují, které řešení je „jejich“. Argumentaci odpůrce označili dílem zcela

obecnou, až neuchopitelnou, jednotlivé dílčí argumenty jsou nesprávné nebo jsou od věci. Argumentaci stran vyloučení jednotlivých variant označili za argumentaci kruhem. Argumentace současně klade důraz na kvalitu studie, aniž by to jakkoliv dokládala. Současně pomíjí skutečnost, že pokud „rozhodnutí učinila“ studie, tak takový výsledek je nepřezkoumatelný, protože proti výsledku studie neexistuje žádný nástroj přezkumu nebo právní obrany. Opětovně zdůraznili, že nahrazování úkolů a kompetencí svěřených samosprávě nepřezkoumatelnými nástroji státní správy odpůrce nijak neřeší a rozdíly mezi státní správou a samosprávou argumentačně zcela stírá a celý proces argumentačně halí do hávu odbornosti a popírá jeho politickou a právně odpovědnostní povahu.

24. K přijatému řešení uvedli, že odpůrce je povinen požadovat podklady ke všem možným řešením a z nich odpovědně politicky vybrat na základě podkladů procesů SEA, které informují o důsledcích všech variant, k čemuž nedošlo.
25. V případě namítané nepřezkoumatelnosti uvedli, že k žádným informacím nevede ani uváděný rozsah stran 96-124 odůvodnění napadené aktualizace, který se k podstatě problému vůbec nevztahuje a týká se výlučně hlukové studie, která není v návrhu ani zmíněna.
26. Ve svém dalším *vyjádření odpůrce* opětovně poukázal na skutečnost, že navrhovatel obec Ostopovice není dotčena na svých právech napadeným opatřením obecné povahy, rozdíl mezi přijatým řešením a žalobou požadovaným řešením na území obce Ostopovice neexistuje a změnu vlivů na území obec ani netvrdí.
27. Podrobně se vyjádřil k tomu, že podle jeho názoru si navrhovatelé nesprávně vyložili bod (436) zásad územního rozvoje, přičemž z pohledu odpůrce je zřejmé, že učinil přesně to, co si uložil v zásadách územního rozvoje. Varianty, natož v rozsahu, na který je redukuje navrhovatelé, zde nejsou stanoveny. Naopak územní studie měla v podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna, což učinila. Za tímto účelem bylo prověřeno daleko větší množství variant a podvariant, než navrhovateli požadované 2 varianty, a to včetně navrhovateli zmiňované varianty. Odpůrce zásadně odmítá, že by územní studie provedla vyřazení některé z variant, neboť územní studie byla územně plánovacím podkladem pro obsah zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje. Zastupitelstvo odpůrce následně schválilo ve zprávě o uplatňování požadavek na obsah aktualizace zásad územního rozvoje v podobě prověření variant, které územní studie pouze doporučila, včetně podrobnějších požadavků.
28. Soud zároveň konstatuje, že se k návrhu vyjádřila řada osob zúčastněných na řízení, jejichž vyjádření, ať již podporující návrh, nebo naopak podporující napadené opatření obecné povahy vzal soud na vědomí.

V. Posouzení návrhu soudem

29. Krajský soud v Brně na základě včas podaného návrhu přezkoumal napadené opatření obecné povahy v mezích návrhových bodů, jakož i řízení předcházející jeho vydání, a dospěl k závěru, že návrh není důvodný. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době přijetí napadeného opatření obecné povahy.

30. Soud konstatuje, že návrh byl podán v zákonné lhůtě a oba navrhovatelé jsou procesně legitimováni k podání návrhu. Předem rozsudku soud zdůrazňuje, že si je vědom vyjádření odpůrce k aktivní věcné legitimaci navrhovatele obce Ostopovice, nicméně s ohledem na to, že soud dospěl k závěru o nedůvodnosti návrhu jako celku, dalšími argumenty zpochybňujícími aktivní věcnou legitimaci obce Ostopovice se již pro nadbytečnost nezabýval.
31. Dále soud nemůže pominout to, že opatření obecné povahy bylo ve shodném rozsahu napadeno i návrhem, o kterém bylo u zdejšího soudu vedeno řízení pod sp. zn. 67 A 6/2021. S ohledem na to, že návrh v nyní posuzované věci se v dílčích otázkách zabývá shodnými body, jako návrh ve věci sp. zn. 67 A 6/2021, posoudil tyto body zdejší soud i nyní posuzované věci shodně a při vypořádání návrhových bodů odkazuje soud na to, co již bylo řečeno v již pravomocném rozsudku ve věci sp. zn. 67 A 6/2021.

Zúžení variant oproti ZÚR

32. Na základě uplatněných návrhových bodů je třeba nejprve posoudit, zda pořizovatel a odpůrce pochybili, jestliže přistoupili k podrobnému prověření pouze dílčích variant Bystrcké/Německé stopy komunikace 43 a jižního obchvatu Kuřimi, aniž by podrobili důslednému posouzení také Optimalizovanou variantu.
33. Krajský soud v Brně se obecně shodnou, byť jen podrobněji rozvedenou otázkou zrušení územní rezervy RDS01 ve variantách RDS01-A Varianta Bystrcká; RDS01-B Varianta Bítýšská; RDS01-C (alternativy RDS01 C/Z a RDS01 C/J) Varianta Optimalizovaná MŽP a ponechání varianty silniční I/43 (koridor DS40-B přejmenovaný na DS40) zabýval taktéž v souvislosti se žalobou projednávanou pod sp. zn. 67A 6/2021, přičemž zejména v případě námitek proti zákonnosti zúžení variant vychází obě žaloby z v podstatě shodných východisek (krom podrobnějšího vyjádření v případě věci vedené u zdejšího soudu pod sp. zn. 67A 6/2021).
34. Základ argumentace navrhovatelů v případě namítaného nezákonného zúžení variant, které byly následně zahrnuty v rámci aktualizace ZÚR, lze shrnout tak, že podle navrhovatelů by jediný postup v souladu se zákonem byl takový, kdy dojde k prověřování všech variant, vč. posouzení SEA, a teprve v posledním kroku zastupitelstvo odpůrce rozhodne o výběru varianty, přičemž bude umožněna diskuse o všech variantách až do tohoto bodu. Tento názor je podle odpůrce nesprávný, neboť varianty v rozsahu, na který je redukuje navrhovatelé, nebyly v ZÚR JMK stanoveny a územní studie měla prověřit možnost dopravního řešení v rámci stanovených územních rezerv.
35. Za podstatné proto soud považuje to, co vlastně bylo stanoveno v původních ZÚR JMK před jejich aktualizací, a to vč. toho, jak ZÚR JMK interpretoval soud v rámci rozsudku ve věci sp. zn. 65A 3/2017. Samotný správní spis k přijetí ZÚR je soudu k dispozici ve věci sp. zn. 65 A 3/2017.
36. V případě posouzení jednotlivých variant je třeba vyjít z textu ZÚR JMK, které před nyní napadenou aktualizací vymezily územní rezervy pro záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim. Kromě varianty Bystrcké (RDS01-A) byla zvažována varianta Optimalizovaná MŽP (RDS01-C), která vzešla ze studie pořizované Ministerstvem životního prostředí, se dvěma podvariantami - a) RDS01-C/Z (západní obchvat Veverské Bítýšky) a b) RDS01-C/J (jižní poloha v úseku Chudčice – Knínice). Třetí variantou byla varianta Bítýšská (RDS01-B). ZÚR JMK také stanovily, že rozhodnutí o výsledné variantě

D43 v úseku D1 – Kuřim je podmíněno podrobným prověřením (podle § 30 stavebního zákona zpracováním územní studie).

37. Nyní napadenou aktualizací ZÚR JMK byly zrušeny územní rezervy RDS01 ve variantách RDS01-A Varianta Bystrcká; RDS01-B Varianta Bítýšská; RDS01-C (alternativy RDS01 C/Z a RDS01 C/J) Varianta Optimalizovaná MŽP. Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor DS40 Troubsko (D1) – Kuřim, ve variantách DS40-A (D43, dálniční), DS40-B (I/43, silniční) a DS40-C (I/43 silniční s jihozápadní tangentou) v bystrcké stopě. Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta silniční I/43 (koridor DS40-B přejmenovaný na DS40), ostatní varianty byly vypuštěny. ZÚR JMK dále vymezily také územní rezervu silniční dopravy RDS36 pro nekategorizovanou silnici označenou jako Kuřim, severní obchvat.
38. Podle aktualizace ZÚR JMK byly územní rezervy prověřeny na základě výsledků územní studie a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě.
39. Dále podle aktualizace ZÚR JMK územní studie porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci aktualizace ZÚR JMK, současně na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě. V aktualizaci ZÚR JMK proto byly zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace 43.
40. Na základě rozhodnutí zastupitelstva Jihomoravského kraje o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu aktualizace ZÚR JMK ponecháno silniční řešení komunikace 43 bez jihozápadní tangenty, ostatní varianty byly vypuštěny.
41. V bodu 436. textové části ZÚR JMK vymezily v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které stanovily povinnost prověřit změny jejího využití zpracováním územní studie. Rámcový obsah územní studie byl stanoven takto: „Cílem územní studie je podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi, varianty jihozápadní tangenty, případně její potřebnost, a zkapacitnění dálnice D1 Slatina – Holubice s vymezením optimální polohy dálničních křižovatek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu.“. Úkoly územní studie byly stanoveny pod písmeny a) až f). Pod písm. a) bylo mimo jiné uvedeno, že bylo třeba „...zvláštní pozornost soustředit na zpracování následujících problémových okruhů: prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry...“. Je tedy zřejmé, že ZÚR JMK předpokládaly prověřením jednotlivých variant prostřednictvím územní studie.
42. ZÚR JMK byly podrobeny soudnímu přezkumu, a to jak zdejším soudem, tak i Nejvyšším správním soudem a Ústavním soudem a ve všech řízeních obstály. Zdejší soud v rozsudku

č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 nezpochybnil, že územní rezervy nemohou být trvalým řešením pro budoucí zvažované záměry, ale naopak jasně zdůraznil, že mohou být opatřením dočasným a proti samotným záměrům je dána obrana v rámci přezkumu případné aktualizace ZÚR. Dále výslovně uvedl, že *„Má-li územní rezerva sloužit pouze k prověření realizovatelnosti záměru v daném místě, přičemž nezbytným krokem pro jeho realizaci je následná změna územní rezervy na koridor, je zcela zřejmé, že až v rámci aktualizace zásad územního rozvoje bude na místě požadovat podrobnější a preciznější podklady pro stanovení koridoru a zároveň vysvětlení, proč nemá být realizována jiná varianta...“*

43. V souvislosti nyní napadeného opatření obecné povahy považuje soud za podstatné právě ty závěry, které uvedl ke srovnání jednotlivých variant komunikace (dálnice) 43. Je proto vhodné připomenout, že zdejší soud v citovaném rozhodnutí dospěl k závěru, že se nebude zabývat námitkami proti jednotlivým územním rezervám, neboť námitky navrhovatelů ve věci, která byla vedena pod sp. zn. 65 A 3/2017, směřovaly k nutnosti celostního posouzení všech souvisejících záměrů, vč. těch, které byly v původních ZÚR JMK vymezeny v rámci územních rezerv, což považoval soud za nadbytečné, neboť k přezkumu vlivů záměrů a k posouzení kumulativních a synergických efektů má dojít až ve chvíli, kdy bude rozhodnuto o přeměně určité územní rezervy na koridor. Důvodem je smysl institutu územních rezerv, který soud pojmenoval v citovaném rozhodnutí a který spočívá v *prověření* možností jednotlivých variant a zodpovězení otázky, která *územní rezerva* může být změněna na koridor.
44. Z uvedeného lze dospět k jasnému závěru, který vyplývá k této otázce z citovaného rozsudku, a to že smyslem územních rezerv bylo zpracování územní studie, která povede k vymezení příslušného koridoru a ke zvolení invariantního řešení, u kterého bude provedené podrobnější hodnocení vlivu na životní prostředí.
45. Navrhovatelé v nyní posuzované věci konstatovali, že soud *„zjevně měl na mysli posouzení obou variant, což plyne například z poslední věta bodu 415 rozsudku č. 65 A 3/2017 ze dne 20. prosince 2017, která zní takto: „Těmito kroky jsou provedení územní studie, následná volba konkrétní varianty a aktualizace ZÚR JMK zahrnující invariantní řešení koridoru celé dálnice D43.“*, nicméně tímto zjednodušením dezinterpretují navrhovatelé citované rozhodnutí zdejšího soudu.
46. Pokud totiž v této souvislosti odkazovali na bod 415. rozsudku sp. zn. 65 A 3/2017, tak je vhodné uvést ho v celém jeho textu: *„Podrobnější hodnocení vlivů na životní prostředí bude provedeno po aktualizaci ZÚR JMK a po přeměně některé z územních rezerv na koridor. Pro aktuální stav územního plánování v ZÚR JMK je ovšem podstatné, že záměry DS02 a DS03 jsou součástí širší koncepce, že jako součást této širší koncepce budou mít pozitivní vliv na udržitelný rozvoj území, a že tudíž jako součást širší koncepce ob stojí. Při následných krocích vedoucích postupně k realizaci těchto záměrů budou ovšem muset správní orgány vzít v úvahu aktuální stav územního plánování a prověřit, zda jsou skutečně činěny kroky k realizaci celého záměru dálnice D43, včetně kroků směřujících k invariantnímu řešení a přeměně některých územních rezerv na koridory. S ohledem na výrazně negativní vlivy záměrů DS02 a DS03 na udržitelný rozvoj území pro případ, že by zůstaly osamocenými úseky dálnice D43, musí být v budoucnu kontinuálně sledováno, zda taková varianta reálně nehrozí. V tuto chvíli ovšem soud takovou reálnou hrozbu nevnímá, neboť záměr realizovat celou dálnici D43 je jasně deklarován, vymezení územních rezerv není v rozporu s touto deklarací (naopak se jedná o institut eliminující vznik nových překážek, které by mohly bránit realizaci záměru) a jsou*

zároveň naplánovány konkrétní kroky směřující k realizaci záměru. Těmito kroky jsou provedení územní studie, následná volba konkrétní varianty a aktualizace ZÚR JMK zahrnující invariantní řešení koridoru celé dálnice D43.“

47. Soud tudíž v citovaném rozsudku ve věci sp. zn. 65 A 3/2017 chápal územní rezervy jako jednoznačně dočasné opatření, které vytváří prostor pro budoucí volbu *invariantního* řešení, které bude předmětem posouzení vlivů na životní prostředí, k němuž dojde tak, že po vyhodnocení situace v rámci místní studie bude zvolena konkrétní varianta řešení, tj. volba umístění budoucího koridoru do území v rámci jedné z blokovaných územních rezerv, a aktualizace ZÚR JMK proběhnou *invariantně*.
48. Z citovaného rozsudku č. j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20. 12. 2017 nelze dovodit povinnost pořizovatele a odpůrce až do konečné fáze rozhodování o aktualizaci ZÚR JMK pracovat ve stejné míře podrobností s Bystrckou/Německou variantou i s Optimalizovanou variantou, resp. obecně s variantami, které byly v původních ZÚR JMK předběžně vymezeny v rámci územních rezerv k prověření.
49. Pro zdejší soud je ve světle právě uvedeného podstatné, zda výběr Bystrcké/Německé varianty byl proveden transparentním způsobem, zda se tak stalo z legitimního důvodu a v souladu se zákonem.
50. Podle § 30 odst. 1 stavebního zákona územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí. Podle odst. 2 citovaného ustanovení pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.
51. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona mohou zásady územního rozvoje vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny v území (§ 2 odst. 1 písm. a/), které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje. Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, stanovené využití územní rezervy se přitom z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblasti neposuzuje. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíší a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.
52. Podle § 40 odst. 2 stavebního zákona je součástí odůvodnění zásad územního rozvoje kromě náležitostí vyplývajících ze správního řádu zejména výsledek přezkoumání podle odst. 1 (písm. a/), základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí (písm. b/), stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona (písm. c/), sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly (písm. d/) a komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty (písm. e/).

53. Soud má za to, že mezi účastníky není sporné, že územní studie má charakter podkladu pro pořizování územně plánovací dokumentace a nesmí nahrazovat úkoly vyhrazené územně plánovací dokumentaci samotné, což potvrdil i Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 2/2009-86 ze dne 20. 1. 2010.
54. Územní studie je v úplnosti dostupná na stránkách odpůrce (<https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=353139&TypeID=2>) a zároveň v abstraktech na stránkách www.zurka.cz. Z podaného návrhu jasně plyne, že skutečnosti uváděné v územní studii nejsou mezi účastníky sporné, a soud proto přistupoval k územní studii jako k nesporné skutečnosti a obsahově citoval z veřejně dostupných zdrojů. Sporná je interpretace závěrů územní studie. S ohledem na uvedené nepovažoval soud za nezbytné provádět samotnou studii dokazování a vycházel ze znění, které bylo po dobu přípravy aktualizace ZÚR JMK veřejně dostupné na uvedených webových stránkách.
55. Zadání územní studie v preambuli obsahovalo výslovný odkaz na požadavek obsažený v ZÚR JMK, aby územní studie podrobně prozkoumala dopady územních rezerv dopravní infrastruktury. Podle preambule zadání územní studie „...ZÚR JMK stanovily koncepci dálniční a silniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje. Z důvodu vyšší míry nejistoty byly varianty záměrů, které jsou součástí této koncepce, z hlediska minimalizace jejich dopadů na životní prostředí a lidské zdraví určeny k podrobnějšímu posouzení územní studií. V případě, že prověření prokáže nerealizovatelnost některé z variant, nebude tato varianta dále sledována a nebude zahrnuta do následné aktualizace ZÚR JMK. Územní studie bude zpracována podle příslušných právních předpisů autorizovanými osobami a za použití standardních postupů při projektové činnosti...“. Jedním z cílů územní studie bylo také „...vyhodnotit a porovnat varianty z hlediska dopravně-inženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví...“ (str. 1 zadání územní studie). Účelem pak bylo zpracovat „...územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále také „Územní studie“), která bude sloužit jako odborný podklad pro následnou Aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje...“ (str. 2 tamtéž). K důvodům pořízení územní studie je v jejím zadání mimo jiné uvedeno, že „...při porovnání variant z hlediska přepravních vztahů a systémových souvislostí je třeba plně zohlednit převažující vztahy zdrojové a cílové dopravy směřující od severu a jihu do prostoru Brna a jeho bezprostředního okolí. Ty se z nadřazené dálniční a silniční sítě roznášejí níže do silniční sítě krajského významu, na území Brna pak do městského komunikačního systému... dálnice D43 a Jihozápadní tangenta (JZT) jsou svojí polohou i existencí či neexistencí jednoznačně spjaty s přepravní účinností a funkcí systému třístupňové ochrany města Brna, uplatňovaného v Územním plánu města Brna (ÚPmB) jako základní princip koncepce dopravního systému města Brna. Ve vztahu k navrhovaným záměrům D43 a JZT všechny dosud zpracované relevantní podklady předpokládaly jejich plné zapojení do tohoto systému v rámci tzv. prvního stupně ochrany. První stupeň ochrany města představují dálnice D43 ve var. Bystrcké, JZT, návazně na dálnici D52/Jižní tangenta (JT) s napojením na dálnici D2, případně dále na navrhované prodloužení silnice II/152 (v minulosti sledované jako tzv. jihovýchodní tangenta). Druhý stupeň ochrany zajišťuje velký městský okruh ve svém cílovém stavu a radiály města Brna. Třetí stupeň ochrany pak malý městský okruh, případně ostatní vybrané vnitroměstské komunikace.“ (str. 2 tamtéž).
56. K historii posuzování jednotlivých variant pozemní komunikace 43 zadání územní studie (na str. 4) uvádělo, že „...ve výsledku pak bylo, dle názoru řešitele „prvních ZÚR JMK“, možné vyslovit závěr k relativnímu porovnání vhodnosti variant, protože tento závěr vycházel

zejména ze srovnání jejich efektu ke zlepšení situace v centrální oblasti Brna. V tomto smyslu není patrně pochyb o tom, že nejuhodnější variantou D43 v úseku D1 – Kuřim je varianta „Bystrcká“. Avšak – a to je zásadní – tato varianta musí být také přijatelná z hlediska lokálních dopadů, a to včetně kumulativních vlivů. Tzn., že musí splňovat následující podmínku přijatelnosti: v žádné lokalitě nedojde vlivem záměru k nárůstu zátěže nad legislativou stanovené limity. Uvedený závěr nebylo možné v ZÚR JMK 2016 vyslovit pro zhodnocení lokálních dopadů na zástavbu v území Bosonohy – Troubsko. Zde se na dálnici D1 pro D43 ve variantě „Bystrcká“ a navazující JZT předpokládá v poměrně sevřeném prostoru mezi zástavbou uvedených sídel vybudování mimoúrovňové křižovatky dálnic D1, D43 a JZT, kterou bude podle dopravních modelů projíždět více než 100 tisíc vozidel denně. Je samozřejmé, že pokud se ve výsledku v HIA vycházelo z dopravního modelu zpracovaného pro účely ZÚR JMK (republiková a nadmístní úroveň), nebylo možné ani odhadnout dopady vybudování této křižovatky na blízkou zástavbu. Přitom ale potenciální nepřijatelnost vlivů na byt' jen omezenou část obytné zástavby v okolí křižovatky může být důvodem pro vyslovení závěru o nepřijatelnosti záměru D43 v úseku D1 – Kuřim, prioritně ve var. Bystrcké v návaznosti na JZT. Tato skutečnost byla v HIA ZÚR JMK vydaných v roce 2011 komentována takto: „Je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Tato situace, pokud by nebyla dále řešena, by mohla vést až k znemožnění realizace některých záměrů z důvodu překročení limitů stanovených právními předpisy. Současně je však nutno konstatovat, že dostupné podklady neumožňují soubornou zátěž přesně kvantifikovat, předkládané hodnocení k tomu ani není svým charakterem určeno, neboť se zde jedná o zcela konkrétní lokální problém, který by měl být řešen v územním detailu již na úrovni konkrétní situace silničních těles a podrobného návrhu opatření k ochraně dotčených obyvatel. Lze proto pouze doporučit, aby pro lokalitu Bosonohy – Troubsko – Ostopovice byla vypracována podrobná akustická a rozptylová studie se zahrnutím všech záměrů a následně pak – v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví – návrh opatření k ochraně obyvatel žijících v této oblasti. Výstupy z tohoto resortního podkladu by měly být zohledněny v územní studii ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona“...

57. Mezi požadavky na obsah územní studie bylo v jejím zadání (str. 6) pod písm. a) uvedeno: „V podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví podmínky pro umístění, funkčnost a realizovatelnost navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a unitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Zvláštní pozornost soustředit na zpracování následujících problémových okruhů...“, mezi tyto problémové okruhy bylo zařazeno také prověření „...varianty dálnice D43 a silnice I. třídy v úseku dálnice D1 – Kuřim dle technickoekonomické studie D43 D1 – Kuřim – Svitávka zpracované v roce 2016 se zohledněním návaznosti na varianty dálnice D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry...“ a dále prověření „...napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty dálnice D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především na VMO, silniční radiály a malý městský okruh...“. Prověřovaná řešení měla směřovat (písm. b/, str. 7 zadání územní studie) k dopravní účinnosti řešení; minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí; minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný

ráz území; minimalizaci střetů s limity využití území; minimalizaci střetů s ostatními záměry v území a zajištění splnění zákonných limitů ochrany zdraví.

58. Zadání územní studie na základě shora uvedeného považuje soud za korektní, odpovídající původním ZÚR JMK. Z obsahu územní studie plyne, že jejím cílem bylo skutečně prověřit jednotlivé možnosti realizace koridorů v rámci územních rezerv, které byly vymezeny v ZÚR JMK.
59. Z obsahu územní studie soud zjistil, že obě (základní) varianty byly prověřovány, a to v různých podvariantách D.1 až D.6 a S.1 až S.6, S.8 a S.9.3 a S.9.4. Veškeré varianty byly prověřovány v rámci studie z hlediska dopravně-urbanistického, životního prostředí a hluku a rozptylu. Výsledek srovnání se promítl do závěrečného hodnocení, ve kterém byly jednotlivé varianty rozděleny podle jednotlivých otázek na doporučené, možné a nedoporučené. Zhodnocení jednotlivých otázek vyplynulo, které varianty byly doporučeny v rámci jednotlivých porovnání, a zároveň byly vyznačeny varianty, které byly doporučeny shodně ve všech hodnoceních.
60. Z celkového hodnocení vyplynulo, že územní studie preferovala Bystrckou/Německou variantu a jižní obchvat Kuřimi. Ve vztahu k obchvatu Kuřimi (odst. F.3.1.) měla podle územní studie maximální účinnost ochrany před tranzitující dopravou jižní varianta s předpokladem ochrany vybraných lokalit (tunelový úsek). Podle studie (odst. F.3.2.) je Optimalizovaná varianta „...méně atraktivní, z části na sebe stahuje stávající dopravu v území a částečně pak tranzit aglomerací. Tato část intenzit je však vzhledem k přetížení dálnice D1 – nízká – cca 3-4 tis. voz./den. Navíc dané řešení vyžaduje celkovou změnu napojení území – novou MÚK Ostrovačice a zrušení dvou stávajících sousedních křižovatek (bez ohledu na kategorii je nutná finančně a územně velmi náročná úprava MÚK Ostrovačice a řešení silnice I/23). Bítýšská stopa sice vykazuje určité pozitivní přínosy na městský i aglomerační systém, avšak poměrně nižší intenzity směřují pouze na dvoupruhové uspořádání (byť s MÚK). Bystrcká stopa vykazuje vysokou dopravní účinnost, shodnou pro silniční i dálniční charakter komunikace. Komunikace vykazuje (bez ohledu na dálniční či silniční kategorii) nejpříznivější účinky na celý systém, zejména na lokalitu Kníniček a Jinačovic, napojení Bystrce na dálnici D1, ale i příznivé rozložení zdrojů a cílů ve městě Brně (VMO). Kritické pro město Brno, včetně Kníniček, je řešení bez jakékoliv nové „43“...“.
61. Územní studie pozitiva ve vztahu k odlehčení tranzitní dopravy územní konstatovala také pro oblast Kníniček a Jinačovic. V případě oblasti Bystrce územní studie uvedla, že dojde k přetížení tzv. staré dálnice a naopak ke zlepšení v centrální urbanizované oblasti ulice Odbojářské, a dále územní studie vyjmenovává (převažující) klady a zápory Bystrcké/Německé varianty.
62. Celkově se pak územní studie (čl. F.4.) přiklonila k variantě Bystrcké/Německé, a to na základě průniku kritéria dopravně-urbanistického, životního prostředí a podle výsledků hlukové a rozptylové studie, přičemž dále rozvedla tři dílčí varianty v totožné stopě. Zároveň územní studie konstatovala, že silniční varianty pozemní komunikace 43 jsou výhodnější než dálniční z důvodu možného umístění většího počtu křižovatek a z důvodu nižší hlučnosti a prašnosti pomaleji projíždějících vozidel.
63. Nesporné zároveň je, že v dalších krocích již pořizovatel vycházel ze tří dílčích variant v Bystrcké/Německé variantě.

64. Podle přesvědčení zdejšího soudu takový postup odpovídá shora vymezenému účelu institutu územní studie a odpovídá též veškerým očekáváním, jež plynula ze ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací, neboť jednotlivé varianty byly prověřovány územní studií, jak ZÚR JMK zadávaly.
65. Navrhovatelé vycházeli ve svém návrhu z několika předpokladů, které lze shrnout následovně:
- a) zásady delegovaly na studii pouze vytvoření podkladového materiálu
 - b) o konečné variantě mělo být rozhodnuto až v rámci aktualizace
 - c) *podkladová studie* jednu variantu vyřadila z procesu řádného posouzení a prověření, resp. o výběru variant, nerozhodlo zastupitelstvo na základě studie a následného vyhodnocení vlivů, ale studie jako taková, což je postup, který jí nepřislúší, resp. pořizovatel aktem, jenž měl mít podkladovou, posuzovací a prověřovací povahu, odňal rozhodnutí o variantě zastupitelstvu
 - d) aktualizace, počínaje schválením zprávy o uplatňování, pracovala s variantou jedinou, resp. kritický zlom, který porušil zákon, bylo přijetí zprávy o uplatňování zásad, jež v rozporu s dosavadním stavem uložila pořizovateli nadále zpracovat variantu pouze německou.
66. Soud souhlasí s navrhovateli v tom, že ZÚR JMK delegovaly na územní studii vytvoření podkladového materiálu, nicméně již nemůže souhlasit s tím, že to byla *podkladová studie*, popř. pořizovatel, tedy orgán státní správy, prostřednictvím *podkladové studie*, kdo vybral určitou variantu, resp. jinou variantu vyřadil z posouzení. Jak soud uvedl výše, územní studií, dle názoru soudu, došlo ke korektnímu posouzení možností umístění koridoru v rámci územních rezerv, které byly určeny v rámci ZÚR JMK. Výsledkem územní studie muselo být posouzení toho, jaký dopad by měla realizace koridoru v té které variantě a územní rezervě, což s sebou logicky nutně nese hodnocení doporučené/možné/nedoporučené. Soud ověřil z územní studie, že přesně toto bylo jejím výsledkem.
67. Problémem, který soud v návrhu navrhovatelů vidí, je to, že navrhovatelé nejsou spokojeni s tím, jakým způsobem byly jednotlivé varianty vyhodnoceny, resp. jaký byl výsledek takového vyhodnocení. Nicméně soudu nepřislúší, v souvislostech podaného návrhu, prověřovat obsah územní studie, ale pouze to, zda byl dodržen postup jejího zpracování. V tomto případě se soud nemůže shodnout s navrhovateli v tom, co bylo výsledkem územní studie, neboť soud je jednoznačně přesvědčen, že jejím výsledkem bylo vyhodnocení variant umístění koridoru do předem stanovených územních rezerv se stanovením pořadí jednotlivých variant, což je podle názoru soudu přesně účelem územní studie.
68. Soud se zároveň s navrhovateli shoduje, že od přijetí zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo nadále pracováno pouze s invariantním řešením v rámci Bystrcké/Německé varianty.
69. Podle § 42 odst. 1 stavebního zákona krajský úřad pořídí návrh zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje v uplynulém období a zašle ho ministerstvu, dotčeným orgánům, sousedním krajům, dotčeným obcím, příslušnému orgánu ochrany přírody a Ministerstvu životního prostředí. Do 30 dnů od obdržení návrhu mohou uplatnit u krajského úřadu Ministerstvo pro místní rozvoj a dotčené orgány vyjádření s požadavky na obsah zprávy, obce připomínky a Ministerstvo životního prostředí stanovisko zpracované podle kritérií přílohy č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve kterém uvede, zda mají být

aktualizace nebo nový návrh zásad územního rozvoje posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí, a případně stanoví požadavky podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný orgán ochrany přírody doručí stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny krajskému úřadu a Ministerstvu životního prostředí nejpozději 7 dní před uplynutím lhůty pro uplatnění vyjádření, připomínek a stanoviska. K vyjádřením a připomínkám uplatněným po uvedené lhůtě se nepřihlíží

70. Podle odst. 4 téhož ustanovení se při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování se v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 až 41 s výjimkou vyhodnocení vlivů aktualizace zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, které se zpracovává, jen pokud Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle odstavce 1 uvedlo, že má být tato aktualizace posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Krajský úřad zajistí vyhotovení úplného znění zásad územního rozvoje po vydání poslední aktualizace a toto vyhotovení po nabytí účinnosti aktualizace opatří záznamem o účinnosti. Každý může ve lhůtě 15 dnů od doručení návrhu zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje uplatnit písemné připomínky (§ 42 odst. 2 stavebního zákona). Krajský úřad upraví návrh zprávy podle výsledků projednání a předloží ho ke schválení zastupitelstvu kraje nejpozději do 4 let po vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední aktualizace.
71. Ze zprávy o uplatňování ZÚR JMK soud zjistil, že v bodě F.1.4.1 Dopravní infrastruktura bod a) Silniční doprava byly shrnuty výsledky územní studie v rozsahu doporučené varianty. Soud nemá za to, že by zpráva o uplatňování uváděla skutečnosti v rozporu s územní studií, naopak z jejích závěrů čerpal. Je pravdou, že při identifikaci problematických témat vycházela zpráva ze ZÚR JMK (str. 22 až 24 zprávy). Porovnávala (str. 27 až 30) pouze tři dílčí varianty Bystrcké/Německé varianty - D.3, S.1 a S.10 Poučená. Všechny tyto dílčí varianty vycházely z Bystrcké/Německé varianty a jižního obchvatu Kuřimi. Zároveň je pravdou, že zpráva obsahovala požadavek na rozhodnutí o výběru varianty dopravního propojení severním směrem a požadavek na podrobnější prověření výběru z možných variant umístění D43.
72. Zpráva o uplatňování ZÚR je z března 2019, její návrh je z ledna 2019, vyhodnocení požadavků a připomínek taktéž z března 2019 a samotná zpráva byla schválena zastupitelstvem odpůrce usnesením č. 1802/19/Z20 ze dne 28. 3. 2019. Z veřejně dostupných zdrojů www.zurka.cz vyplývá (a není to mezi účastníky jakkoliv sporné), že územní studie byla veřejně dostupná v průběhu zpracování během roku 2018 a zároveň bylo její plné znění uveřejněno i na stránkách zpracovatele.
73. Soud má jednoznačně za to, že obsah územní studie byl k dispozici orgánům samosprávy i veřejnosti v rámci projednání zprávy o uplatňování ZÚR JMK, čemuž konečně odpovídají i reakce veřejnosti a dotčených subjektů a jejich vypořádání v rámci vyhodnocení připomínek k návrhu zprávy.
74. Za té situace má soud dále za to, že zastupitelstvo odpůrce mělo k dispozici maximální množství informací k tomu, aby mohlo kvalifikovaně rozhodnout o tom, zda mu zjištěné skutečnosti poskytují dostatečnou oporu pro přijetí závěru o volbě koridoru a tedy o volbě toho, že bude nadále postupováno invariantně, nebo naopak mohlo přijmout jakékoliv rozhodnutí, které by v bodě volby dotčeného koridoru zprávu o uplatňování ZÚR JMK neschválilo. Soud tedy nedospěl k závěru, že by pořizovatel odňal zastupitelstvu odpůrce možnost volby, ani k závěru, že by zastupitelé nebyli plně informováni o výsledcích

prověřované optimalizované varianty a neznali vyhodnocení vlivů obou variant (tuto skutečnost navíc navrhovatelé nijak nedokládají a podle názoru soudu se jedná o jejich subjektivní přesvědčení).

75. Soud naopak dospěl k závěru, že zastupitelstvo odpůrce mělo stejnou sadu informací k oběma variantám, a to právě na základě jejich prověření v rámci územní studie, která provedla srovnání variant. Řešení navržené v rámci zprávy o uplatňování ZÚR JMK je pouze zcela legitimním návrhem na řešení situace v území na základě zpracování studie, a to v rámci územních rezerv, v jejichž rámci bylo zvoleno území pro umístění koridoru.
76. Je evidentní, že po přijetí zprávy o uplatňování ZÚR JMK již bylo nadále postupováno invariantně, tj. ani posouzení vlivů na životní prostředí SEA nebylo zpracováno Ministerstvem životního prostředí pro variantu v bítýšské stopě, ale pouze pro varianty Bystrcké/Německé stopy, neboť varianta „Bítýšská“ ani „Optimalizovaná“ nebyla shledána jako možná, jelikož nenaplnovala potřeby rozvoje dopravy v jihomoravském kraji, tj. nadále po prověření možností neexistovala „rozumná alternativa“ k variantě Bystrcké/Německé stopy, ale nadále mohlo dojít pouze k prověřování variant v rámci varianty Bystrcké/Německé stopy. Soud se ztotožňuje s navrhovatelem v tom, že klíčovým okamžikem, ve kterém došlo k posunu k invariantnímu řešení, bylo schválení zprávy o uplatňování ZÚR JMK, nicméně již se naprosto neshoduje s navrhovatelem v tom, že by zastupitelé neměli dostatek informací k volbě mezi invariantním řešením a dalším prověřováním více variant trasování předmětné komunikace.
77. Jinými slovy soud neshledal první návrhový bod jako důvodný. Pořizovatel neodhál samosprávě kompetenci rozhodnout o variantách, neboť k rozhodnutí o přípravě aktualizace ve formě invariantního řešení došlo na základě demokratické vůle zastupitelstva odpůrce schválením Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v období 10/2016-12/2018 dne 28. 3. 2019 usnesením zastupitelstva odpůrce č. 1802/19/Z20. Zároveň pořizovatel ani neporušil principy právního státu, jak tvrdí navrhovatelé, neboť postupoval v souladu se svým předcházejícím rozhodnutím o způsobu prověření možností stanovení koridoru komunikace v rámci dříve stanovených územních rezerv vymezených v ZÚR JMK před aktualizací.

Nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy

78. V podstatě celá část návrhu, ve které navrhovatelé brojí proti nepřezkoumatelnosti aktualizace ZÚR JMK, je postavena na absenci důvodu pro vyloučení tzv. optimalizované varianty, kterou považují navrhovatelé za lepší řešení, než to zvolené. Navrhovatelé fakticky nečiní sporným to, co je v odůvodnění aktualizací ZÚR JMK uvedeno, ale naopak za deficit aktualizace považují to, co v ní uvedeno není.
79. Soud musí zdůraznit, že aktualizace ZÚR JMK obsahuje vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jeho součástí je vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). Předmětem vyhodnocení vlivů na životní prostředí ovšem byla pouze Bystrcká/Německá varianta. Není v tomto řízení úkolem soudu posoudit, jakým způsobem byla Bystrcká/Německá varianta vyhodnocena, neboť toho se navrhovatelé nedožadovali.
80. Jedinou otázkou proto je, zda odpůrce postupoval v souladu se zákonem, pokud bylo součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí posouzení pouze Bystrcké/Německé varianty, jak bylo provedeno stanoviskem Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ze dne 31. 1. 2020, č. j.

MZP/2019/710/10257, tedy zda bylo namístě preferovat minimalistický přístup, kdy alternativami ve smyslu čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES a také dle § 45i zákona č. 114/192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jsou pouze dílčí varianty v rámci zamýšlené stopy, nebo zda měly být posuzovány všechny realizovatelné alternativy na území Jihomoravského kraje.

81. Podle čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES se v případech, kdy je dle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení („reasonable alternatives“ v anglickém znění či „primerané alternativy“ ve slovenském znění) s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I. Smysl čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES je podle zdejšího soudu zřejmý.
82. Podle zdejšího soudu je třeba povinnost *zohledňovat alternativy* či *existenci jiného rozumného řešení* vykládat spíše minimalisticky a v případech, kdy záměr (koncepce) bude v rámci SEA či § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny posouzen tak, že bude mít významný negativní vliv, aniž by převažoval veřejný zájem na realizaci záměru, mělo by takové (politické) rozhodnutí směřovat spíše k zahájení příprav záměru v odlišné stopě, neboť na rozdíl od politického rozhodnutí právě posouzení SEA by mělo být posouzením věcným, odborným a objektivním (srov. například Desmond, Margaret. [2007]. Decision criteria for the identification of alternatives in strategic environmental assessment. Impact Assessment and Project Appraisal - Impact Assess Proj Apprais. 25. 259-269).
83. Jinými slovy, samotné posouzení vlivu SEA může nedoporučit realizaci politického rozhodnutí, které při přípravě dokumentu typu zásad územního rozvoje může vycházet z veřejného zájmu na určité verzi řešení např. dopravní situace. Konkrétně v případě aktualizace ZÚR JMK je jednoznačné, že politické rozhodnutí směřovalo k uspokojení veřejného zájmu na odlehčení dopravní situace aglomerace města Brna. V nyní posuzované věci podle zdejšího soudu není důvod dovozovat, že by posouzení SEA a dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny nemohlo vycházet pouze z dílčích variant Bystrcké/Německé varianty, jejíž volba byla politickým rozhodnutím zastupitelstva odpůrce, jak soud uvedl výše.
84. Z přípravy aktualizace ZÚR JMK je patrné, že sledovaným účelem hledaného (nakonec přijatého) řešení, bylo řešení, které se projeví dopravní účinností na území města Brna. Zároveň je z přípravy aktualizace zřejmé, že takovému účelu podle pořizovatele aktualizace vyhovovala jediné Bystrcká/Německá varianta a Optimalizovaná varianta nebyla z hlediska tohoto účelu shledána přijatelnou alternativou naplňující cíle zásad územního rozvoje (jiným rozumným řešením). Územní studie byla jednoznačným podkladem pro tento závěr, a pokud se zastupitelstvo odpůrce v procesu přípravy rozhodlo politicky akceptovat variantu aktualizace ZÚR JMK, která v rámci dopravního řešení v rámci Jihomoravského kraje odlehčí aglomeraci města Brna, jedná se o politickou volbu, která má oporu ve vyhodnocení vlivů jednotlivých variant tak, jak byly posouzeny v územní studii a tento postup byl výše shledán zákonným.
85. Vlastní odůvodnění volby je pak (ze strany samotného odpůrce) obsaženo v části G.4.1. odůvodnění aktualizace ZÚR JMK, a to na str. 218 a následujících. Významným faktorem pro zvolenou Bystrckou/Německou variantu je podle odůvodnění snížení zatížení města

Brna. „...Doprava směřující do jižních oblastí centra města či aglomerace, či doprava nadmístního charakteru je v současné době nucena najet až na silnici I/42 (Velký městský okruh VMO), a to bu[d] vlastní silnicí I/43 (Svitavskou radiálou) s pomocí silnice II/640 (ulice Hradecká) či druhou radiálou II/384 (Přehradní radiála). Obě stopy jednak prochází silně urbanizovanou oblastí a navádí dopravu přímo na VMO bez možnosti jiné trasy. Důsledkem je značné zatížení VMO a tím i riziko tvorby kongescí dopravy. Což se negativně odrazí v zatížení ostatní místní sítě. Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385...“. Kromě toho je zdůrazněn význam požadavku na nadstandardní protihluková opatření (str. 220). To, že zvolená Bystrcká/Německá varianta by měla odlehčit městu Brnu, je patrné také z podkladového materiálu pro zastupitelstvo odpůrce Výběr nejvhodnějších variant řešení v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK z února 2020; pouze město Brno doporučilo jednu z dílčích variant Bystrcké/Německé varianty (stopy), zatímco zbylé vybrané obce (str. 7) upřednostňovaly Optimalizovanou variantu.

86. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) variantu trasování komunikace v Bystrcké/Německé stopě posoudilo jako realizovatelnou, byť s rizikem významně negativních zásahů do prvků ochrany přírody mimo jiné koridory DS40 a DS41 v jednotlivých variantách a „...realizace záměrů je možná pouze s uplatněním opatření pro minimalizaci negativních vlivů zajišťujících např. dostatečnou prostupnost komunikací pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES a minimalizaci vlivů na potenciálně dotčená ZCHÚ, EVL a mokřady mezinárodního významu. Tato opatření již byla zapracována do výrokové části A1ZÚR JMK a jsou obsažena i v požadavcích stanoviska SEA...“. Souhlasné stanovisko bylo vázáno na podmínky, mezi které patřily požadavky na využití protihlukových opatření (protihlukové stěny) a opatření snižujících imise (vegetační bariéry) a v některých úsecích (jižní obchvat Kuřimi, úsek Bystrc – Kníničky) pak nadstandardní hluková opatření (překrytí, tunel, tubus). Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku výslovně uvedlo (str. 3), že územní studie doporučila 3 nejlépe hodnocené varianty, a byl tak naplněn požadavek na porovnání jednotlivých variant.
87. Za této situace je zjevné, že Optimalizovaná varianta nebyla považována za rozumnou variantu ve smyslu uvedené směrnice a pro aktualizaci ZÚR JMK bylo zvoleno počínaje zprávou o uplatňování ZÚR JMK invariantní řešení. Politické rozhodnutí zastupitelstva odpůrce v rámci zprávy o uplatňování ZÚR JMK bylo nakonec shledáno jako realizovatelné i v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA. Variantní posuzování zahrnující Optimalizovanou variantu ve vyhodnocení SEA by bylo pouze posuzováním formálním a zbytečným, jež by ve skutečnosti žádný další význam nemělo, jelikož aktualizace ZÚR JMK byla připravována invariantně a nebylo proto chybou vyhodnocení SEA, pokud s Optimalizovanou variantou již dále nepracovala.
88. Z toho logicky vyplývá, že nelze považovat aktualizaci ZÚR JMK za nepřezkoumatelnou z důvodu absence posouzení Optimalizované varianty, jestliže soud považuje za postup v souladu se zákonem volbu invariantního řešení v rámci zprávy o uplatňování ZÚR JMK.
89. Nad rámec uvedeného soud zdůrazňuje význam politického rozhodnutí, při kterém musí být respektován postup minimalizující zásahy do práv jednotlivců či jiných dotčených subjektů a politické rozhodnutí musí odpovídat rozumnému způsobu využití území. Nelze zpochybnit již na základě zběžného posouzení obsahu správního spisu, že Optimalizovaná

varianta byla v rámci územních rezerv směřována mimo hustěji obydlená území Jihomoravského kraje, nicméně podle názoru zdejšího soudu je projektování komunikace takového významu s vynecháním aglomerace města Brna krátkozraké. Jestliže je v aktualizaci ZÚR JMK opakovaně zdůrazněn význam dopravní obslužnosti města Brna a vyšší frekvence využití Bystrcké/Německé varianty, a zároveň je pro kritické úseky (kupříkladu průjezd Bystrcí) stanovena podmínka nadstandardních řešení snižujících množství negativních jevů, a realizovatelnost Bystrcké/Německé varianty byla posouzena v územní studii, která se zaměřila také na Optimalizovanou variantu (byť v mírných odlišnostech), pak následné rozhodování odpůrce pouze mezi dílčími variantami Bystrcké/Německé varianty považuje soud za souladné s objektivně rozumnými parametry využití území a rozhodnutí vtělené do aktualizace ZÚR JMK smysluplně odůvodněné.

VI. Shrnutí a náklady řízení

90. Zcela závěrem poté, co jednotlivé návrhové body neshledal důvodnými, připomíná soud i závěry doktríny a to, že *„Zásady soudu do územně plánovací dokumentace z hlediska materiálního kritéria musí být vyhrazeny jen pro těžká pochybení v procesu jejich schvalování, která se mohla promítnout do sfér subjektivních práv fyzických či právnických osob, dále pak, že soudy neposuzují vhodnost zvolených řešení (ale pouze jejich zákonnost, protože zde nejsou proto, aby vydávaly nové územní plány), a konečně existuje-li rovnováha mezi zájmy, které by měly být zohledněny při určení funkčního a prostorového uspořádání území, tak soudy do takto nastoleného stavu nejsou oprávněny zasahovat.“* (In KADEČKA, Stanislav. MAREK, David (eds). Nový správní řád v praxi krajských úřadů II. Sborník z 2. a 3. zimní konference/workshopu. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 271 s. ISBN 978-80-7380-250-9. S. 188.)
91. Na základě všeho shora uvedeného po podrobném posouzení a vypořádání veškerých návrhových bodů dospěl krajský soud k závěru o nedůvodnosti podaného návrhu, a proto jej ve smyslu § 101 odst. 2 věty druhé s. ř. s. **zamítl**.
92. O nákladech řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 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 a odpůrce náhradu nákladů řízení nepožadoval.
93. Výrok o náhradě nákladů řízení ve vztahu k osobám zúčastněným na řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 5 věta první s. ř. s., podle něhož osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Z obsahu soudního spisu je zřejmé, že soud osobám zúčastněným na řízení neuložil žádnou povinnost, která by byla spojena s finančními náklady, a tudíž bylo rozhodnuto tak, že osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí 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 26. října 2021

JUDr. Jaroslava Skoumalová v. r.
předsedkyně senátu