



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 Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. v právní věci

navrhovatele: P.,
sídlem X

proti

odpůrci: Jihomoravský kraj,
sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

zastoupenému: JUDr. Petrem Fialou, advokátem
sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 17. 9. 2020 usnesením č. 2835/20/Z33, účinného ode dne 31. 10. 2020, a to v částech vymezujících koridory: **1)** silničního koridoru „DS51 - II/416 Telnice - Křenovice, přeložka“, a to od jihovýchodního okraje zastavěného území města Újezd u Brna po jeho zaústění do koridoru DS55, dále **2)** silničního koridoru „DS55 - II/380 Telnice, obchvat“, v celé vymezené trase, a dále **3)** elektroenergetického koridoru označeného jako „TEE27 - (Otrokovice -) hranice kraje - Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV“, a to v části od místa křížení s koridorem TEE25 v jihovýchodní části k. ú. Újezd u Brna až po sokolnickou rozvodnu,

takto:

- I. Návrh se **zamítá**.
- II. Navrhovatel **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Navrhovatel podal dne 20. 10. 2021 ke zdejšímu soudu návrh, kterým se domáhá zrušení opatření obecné povahy – Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také jen „A1 ZÚR JMK“ či „napadené opatření obecné povahy“), vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 17. 9. 2020 usnesením č. 2835/20/Z33, které nabylo účinnosti dne 31. 10. 2020, a to ve shora uvedených částech.

II. Obsah návrhu

2. Návrh má následující strukturu: navrhovatel nejprve v preambuli představil východiska svých úvah a kritiky předmětných částí A1 ZÚR JMK, poté představil čtyři návrhové body, které následně (nikoliv v celém rozsahu, nýbrž výběrově) rozvedl v odůvodnění návrhu. Součástí návrhu je i obrazová dokumentace, kde navrhovatel ukazuje vedení předmětných koridorů a zároveň tzv. oponentní variantu, tedy návrh svých tras, které považuje za vhodnější, efektivnější a méně zasahující vůči veřejným zájmům působícím v území, jež jsou předmětnými záměry dotčeny. Tyto výpočty ani obrazovou část návrhu krajský soud na tomto místě podrobně rekapitulovat nebude. Sám navrhovatel na několika místech svého návrhu uvádí, že jeho vlastní výpočty týkající se porovnání variant předmětných koridorů slouží jako příklad demonstrující pravdivost jeho tvrzení, že řešení přijaté odpůrcem není ani optimální, ani nejméně invazivní vůči chráněným veřejným zájmům a hodnotám v území.
3. Navrhovatel v **preambuli** svého návrhu představil obecná východiska pro kritiku označených koridorů (resp. částí A1 ZÚR JMK). Podle jeho přesvědčení jsou obce Sokolnice, Telnice a Žatčany a město Újezd u Brna (dále také „dotčené obce“) historicky civilizačně významně propojeny. Jedná se o civilizační vazby ve více rovinách, které vytvářejí kumulativní synergii v zájmovém území. Vydaná podoba A1 ZÚR svými dopravními a energetickými koridory vazby sídel *zájmového území* zpřetrhává, a tím vytváří předpoklady k fatálnímu zhoršení kvality života zdejších obyvatel. Plocha území, které přímo zprostředkovává vazby mezi *dotčenými obcemi* a jejíž funkce je napadenými koridory zásadně narušena, je dále v textu označována za „dotčené území“.
4. Navrhovatel si je vědom toho, že řešení přijaté v A1 ZÚR JMK zhoršuje označené vazby mezi uvedenými sídly, a proto již v procesu pořizování podal připomínku. Jelikož této připomínce nebylo vyhověno, rozhodl se navrhovatel pro podání tohoto návrhu na zrušení předmětných částí A1 ZÚR JMK. Je si přitom vědom nezbytnosti dosažení cílů, které návrh řešení A1 ZÚR JMK sleduje - vytvoření předpokladů pro přenos a distribuci elektrické energie a převedení tranzitní silniční dopravy mimo zastavěná území sídel. Tvrdí však, že dosažení těchto cílů je možné řešit způsobem, který nejenže bude

efektivnější, ale zejména bude mít potenciál neutěšenou současnou situaci v *dotčeném* území významně zlepšit, a nikoliv zhoršit.

5. Nezákonnost označených částí A1 ZÚR JMK spatřuje navrhovatel v tom, že zvolená řešení zaostávají ve srovnání s jinou konkrétní variantou, která nejenže efektivně řeší sledované cíle, ale je také pro *dotčené území* prospěšná (tzv. „oponentní varianta“). Navrhovatel přitom uznává, že správní soud nemá za úkol navrhopvat nebo upřednostňovat nějaká konkrétní urbanistická řešení. Oponentní varianta představuje důkaz, že řešení A1 ZÚR JMK mohlo být vůči *dotčenému území* výrazně šetrnější, že tedy zásah do území není učiněn jen v nezbytně nutné míře.
6. Dále navrhovatel blíže osvětlil, v jakých aspektech spočívají civilizační vazby mezi obcemi v zájmovém území. Jde především o vazby sociální - mezi obyvateli jednotlivých *dotčených obcí* existují velmi časté vztahy rodinné, přátelské, zájmové, společenské, kulturní apod. Jinak řečeno - v *zájmovém území* se obyvatelé jednotlivých obcí vzájemně znají, potkávají se a sdílí společenské aktivity. Dalším důležitým aspektem vazeb v *zájmovém území* je sdílení infrastruktury. Jedná se jak o vybavenost veřejnou (školy, hřiště, nádraží), tak i komerční (obchody a služby).
7. Rozhodujícím předpokladem k tomu, aby tento mimořádný rozsah sdílení mohl fungovat, je vzájemné komunikační propojení *dotčených obcí* sítí klidných silnic, kterou tvoří – silnice č. 11/416 v úseku mezi újezdem a Žatčany a dále silnice III. třídy č. 4176, 4182, 4184 a 4185. Tato síť silnic je doplněna řadou účelových komunikací (polních cest, cyklistických a pěších tras).
8. Závadnost napadených koridorů spatřuje navrhovatel v tom, že svým negativním vlivem zbytečně a ve značném rozsahu zasahují do řady veřejných zájmů v území hájených zvláštními zákony. Napadené koridory tedy ve svém důsledku směřují k likvidaci dosavadní symbiotické koexistence *dotčených obcí*. Současně je vydaná podoba A1 ZÚR JMK definitivním zmařením šance na revitalizaci krajiny významně narušené lidskou činností, a to zejména v *dotčeném území*.
9. Navrhovatel tvrdí, že v případě dopravních koridorů DS51 a DS55 se jedná o primární reálné fyzické bariéry eliminující užitnou lokální prostupnost krajiny (historicky, civilizačně a sociálně významnou), která je bezdůvodně obětována prostupnosti pro tranzitní silniční dopravu (a to navíc pouze ve směru na Brno). Všechny silnice a stejně tak veškeré účelové komunikace v *dotčeném území* propojující *dotčené obce* jsou přetnuty navrženými trasami koridorů DS51 a DS55, což navrhovatel demonstruje obrazovou přílohou (viz obr. 01). Pokud existuje řešení, které současně zajistí bezkolizní a efektivní prostupnost krajiny pro tranzitní silniční dopravu a pro dopravu lokálně užitnou, pak nemůže vydaná podoba A1 ZÚR JMK obstát.
10. V případě koridoru energetického vedení TEE27 se jedná o problematiku mírně odlišnou a také složitější, a to v tom, že: 1) *dotčené území* je již v současnosti zamořeno desítkami chaoticky (ne)uspořádaných tras distribuční a přepravní soustavy elektrické energie (viz obr. 08); 2) vedení VN, WN nebo ZVN (dále jen: „VN“) nepředstavuje přímou fyzickou komunikační bariéru; 3) A1 ZÚR JMK vymezením koridoru TEE27 sice nevznáší do území novou zátěž, ale stávající zásadní závady území konzervuje a současně tak eliminuje možnosti budoucího zlepšení stavu krajiny; 4) stávající neuspořádaná energetická infrastruktura je závažným problémem v území zejména kvůli sekundárním vlivům - a) rozsáhlá ochranná pásma nadzemních vedení vysokého napětí

znemožňují využít dotčené území pro obnovu krajiny (např. výsadbu souvislých porostů vyšších dřevin); - b) deprimující vzhled, nelidské měřítko (viz obr. 09) a neionizující záření - to jsou hlavní vlastnosti nadzemních vedení vysokého napětí, které jsou důvodem, proč dotčené území nelze využít pro účely každodenní rekreace.

11. Dále navrhovatel vysvětlil cíle svého návrhu. V zásadě mu jde o to, aby se prostřednictvím zrušení napadených částí A1 ZÚR JMK vytvořil prostor pro zdravý rozum a navrhlo se takové řešení, které naplní své cíle a současně bude pro zájmové území přínosem, a nikoliv pohromou.
12. Samotné návrhové body jsou reprezentovány jednotlivými skupinami námitek, které krajský soud shrne následujícím způsobem. **V prvním návrhovém bodě** navrhovatel označil řadu míst, v nichž označené koridory představují rozpor s cíli územního plánování. Ve všech těchto námitkách navrhovatel připomíná zásadu citlivosti provádění zásahů v území, efektivnosti, ale také udržitelného rozvoje zájmového území.
13. Konkrétně je navržené řešení zcela jednostranné, neboť opomíjí řadu veřejných zájmů (ochrana přírody a krajiny, památková ochrana, ochrana vod, ochrana veřejného zdraví apod.) i zájmů sociálních, rezidenčních nebo dalších kulturně-historických hodnot v území, které mají zásadní vliv na kvalitu života v zájmovém území.
14. Dále podle názoru navrhovatele odpůrce nevěnoval dostatečnou pozornost společenskému aspektu plánování územního rozvoje, a to ani v územních studiích, které byly podkladem pro pořízení A1 ZÚR JMK. Dále není naplněn požadavek na koordinaci navržených změn v území s jinými činnostmi ovlivňující rozvoj území. Navržené záměry nejsou koordinovány s dlouhodobě utvářeným společenským způsobem využití území.
15. K tomuto bodu navrhovatel v odůvodnění přednesl rozsáhlou polemiku se zvolenou logikou řešení dopravních koridorů v zájmovém území na bázi „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*“. Konkrétně zpochybnil preferenci radiálního uspořádání silniční sítě v území okolo Brna, jakož i volbu varianty označené jako S.10 oproti variantě S.8.
16. Zároveň navrhovatel představil svou tzv. oponentní variantu vedení dopravních koridorů DS51 a DS55, které označuje jako DS51x a DS55x. Oponentní varianta přivádí přeložku *DS51x* od jihovýchodního okraje zastavěného území města Újezd u Brna na silnici II/380, a to do místa křížení ve vzdálenosti cca 1,4 km jižně od křižovatky na Žatčany. Odtud je možno pokračovat po silnici II/380 vpravo směrem na Brno nebo vlevo směrem na Hodonín; v přímém směru lze provést plynulé napojení na obchvat Měnína a potažmo na dálnici D2. Obchvat Telnice (*DS55x*) je v oponentní variantě veden ze západní strany obce, a to výrazně kratší trasou a podstatně méně konfliktním územím. Na trasách nových komunikací navržených oponentní variantou dochází pouze ke dvěma křížením se stávajícími silnicemi III. třídy, a to za Telnicí ve směru na Otmarov se silnicí č. 41610 a za Žatčanami ve směru na Nesvačilkou se silnicí č. 4167. Obě dotčené silnice III. třídy mají i z hlediska lokálních vazeb nižší dopravní (i sociální) význam. Současně je nutno dodat, že oponentní varianta žádným způsobem nedeterminuje v A1 ZÚR JMK vymezené dopravní řešení v navazujících oblastech, resp. segmentech brněnské aglomerace.

17. K tomu navrhovatel vysvětlil, že oponentní varianta obsahuje řešení, které radiální spojení zájmového i navazujících území s Brnem po silnici II/380 neomezuje - navrhuje obchvat Telnice (DS55x) a navíc má významný potenciál plynule převést část dopravy ze silnic II/380 a II/416 na tu nejvýkonnější radiálu - dálnici D2. V dané situaci, kdy není vymezen velký jižní obchvat a druhá stopa silnice I/43, není dopravní řešení Segmentu Jihovýchod (tzn. také zájmového území) na západní straně determinováno žádným navazujícím dopravním záměrem. Navrhovatel dovozuje, že dopravní řešení zájmového území je tedy dopravně autonomní záležitostí a mělo by se navrhovat zejména s ohledem na místní podmínky území. V předmětné lokalitě existují dvě významné stávající radiály - silnice II/380 a dálnice D2 - pro bezpečnost a plynulost dopravy a odlehčení obcí od tranzitu je vhodné je pouze propojit se silnicemi II/416, II/418 a také vzájemně, a to co nejjednodušším způsobem, mimo zastavěná území sídel, bez zbytečných destruktivních zásahů do území a s respektováním stávajících tras propojovaných silnic.
18. Kromě toho navrhovatel zpochybnil úvahu odpůrce o tom, že v zájmovém území se nenachází zázemí pro rekreaci. Odpůrce byl podle jeho názoru povinen v A1 ZÚR JMK zajistit, aby došlo k nastavení předpokladů ke vzniku rekreačního zázemí v oblasti Jihovýchod, což neučinil.
19. *Dále měl z hlediska cílů územního plánování odpůrce konkretizovat ochranu dotčených veřejných zájmů vyplývajících ze stavebního zákona a zvláštních právních předpisů. Konkrétně se jedná zejména o vytvoření podmínek účinné ochrany krajinného rázu, vytvoření předpokladů pro památkovou ochranu Krajinné památkové zóny Bojiště Slavkov (dále také „KPZ Bojiště Slavkov“), ochranu zemědělského půdního fondu, ochranu před povodněmi, ochranu chráněných území a ochranu veřejného zdraví (obzvláště ochranu před hlukem a neionizujícím zářením).*
20. Ohledně ochrany před hlukem navrhovatel zpochybnil zvolené řešení obou dopravních koridorů a provedl opět vlastní srovnání. Na základě tohoto vyhodnocení bylo zjištěno, že v A1 ZÚR JMK vymezené dopravní koridory mají potenciál způsobit zvýšenou hladinou hluku na téměř 14 ha obytných nebo rekreačních ploch. Oponentní varianta by se ve stejné intenzitě dotkla pouze necelých 2 ha obytných ploch. Nutno dodat, že ve smyslu zákona o ochraně veřejného zdraví téměř celá plocha ohraničená vzdáleností 300 m od os dopravních koridorů není způsobilá k využití rekreačních funkcí krajiny. Navrhovatel znovu připomněl, že A1 ZÚR JMK ve vydané podobě tedy limituje implementaci rekreačních funkcí do krajiny na většině dotčeného území, a to právě v těch místech, kde by tento způsob užívání krajiny byl pro zvýšení její hodnoty nanejvýše žádoucí.
21. Dále navrhovatel rozporuje pozitivní efekt navrhovaného řešení z pohledu § 18 odst. 4 SZ, tedy požadavku na ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Navržené řešení napadených koridorů jde naopak právě přímo proti jmenovaným hodnotám zájmového území, aniž by do území přinášelo adekvátní zlepšení. Navrhovatel dále zdůraznil též fragmentaci krajiny, která v daném případě představuje významnou součást kulturní a sociální identity svých obyvatel, jako právě krajina tvořící prostor mezi dotčenými obcemi.

22. Ve **druhém návrhovém bodě** navrhovatel vymezil rozpory s ustanovením § 19 SZ, které upravuje problematiku cílů územního plánování. Podle navrhovatele odpůrce nezjišťoval a neposuzoval sociální aspekty užívání dotčeného území, ani nebral ohled na zásadní hodnoty a podmínky dotčeného území.
23. Podle navrhovatele byly nedostatečně prověřeny přínosy, problémy a rizika navrhovaných změn v území s ohledem na veřejné zdraví a stávající infrastrukturu. Funkčnost rozhodující části stávající sítě cest bude paralyzována novou „tříramennou bariérou“ přeložek silnice II/416 a obchvatu Telnice (koridory DS 51 a DS55). Odpůrce se nezabýval charakterem a stávající hodnotou území, jakož ani jeho využitelností [§ 19 odst. 1 písm. e) SZ].
24. Navrhovatel odkázal i nato, že napadené dopravní koridory zasahují do záplavových území (Q100). Odpůrce nevytvořil ani podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, kvalitní bydlení a rozvoj cestovního ruchu. Zejména odpůrce nevytvořil podmínky pro asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území, a to jako kompenzaci způsobené újmy v území.
25. Vydaná podoba napadených částí A1 ZÚR JMK není v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, který definuje „krajinný ráz“ jako *přírodní, kulturní a historickou charakteristiku určitého místa či oblasti* a současně mu přiznává *ochranu před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.* Napadené části A1 ZÚR JMK mají potenciál ještě zhoršit stav krajiny již v současnosti značně narušené nevhodnou lidskou činností. V napadeném opatření obecné povahy naopak zcela chybí taková prostorová řešení nebo jiná opatření, která by vytvořila předpoklady pro zlepšení stavu krajiny zájmového území.
26. Vydané řešení A1 ZÚR JMK je v rozporu s ustanovením § 9 odst. 3 zákona o památkové péči. V konečném důsledku směřuje ke způsobení nepříznivých změn v dotčeném území, které uvedené hodnoty přímo poškodí. Současně vydané řešení A1 ZÚR JMK významně negativně ovlivní možnosti vhodného společenského uplatnění KPZ Bojiště Slavkov. Hodnoty památkové zóny byly významně narušeny přenosovou a distribuční elektrickou soustavou již v době před vydáním památkového zákona a před prohlášením území slavkovského bojiště za památkovou zónu. Odpůrce však má v institutu ZÚR legislativní nástroje poškození památky částečně napravit, nicméně žádnou snahu o takovou nápravu svým návrhem A1 ZÚR JMK neprojevil.
27. Ve **třetím návrhovém bodě** navrhovatel namítal, že A1 ZÚR JMK není v souladu s Politikou územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR“), která je pro vydávání zásad územního rozvoje závazná (§ 31 odst. 4 SZ). Konkrétně se podle navrhovatele jedná o priority zajištění udržitelného rozvoje (část 2.2 odst. 14, 20, 20a, 21, 23 PÚR).
28. Napadené koridory vymezené v A1 ZÚR JMK jsou v přímém rozporu s požadavkem zachování kulturních, civilizačních, přírodních a užitných hodnot, které v zájmovém území v důsledku těchto koridorů nejsou rozvíjeny ani chráněny, ale naopak významně poškozovány. Napadené koridory vymezené v A1 ZÚR jsou zbytečně umístěny v mimořádně konfliktních lokalitách, a to nejen z hlediska veřejných zájmů hájených zvláštními zákony, ale i z hlediska užitné hodnoty (resp. životních podmínek obyvatel)

zájmového území. Navrhovatel zejm. zdůraznil, že označené koridory omezují, až likvidují prostupnost krajiny.

29. Navrhovatel dále předeštel vizi, že právě prostor mezi dotčenými obcemi je tím místem, kde by měly být umístěny nové plochy zeleně způsobilé pro nenáročné formy krátkodobé rekreace (a nikoliv nové energetické a dopravní kapacitní koridory). Vhodnost takového řešení nevyplyvá pouze z toho, že se jedná o území krajinné památkové zóny, ale zejména z dlouhodobě utvářeného způsobu užívání krajiny (význam předmětného prostoru pro symbiotickou a synergickou koexistenci dotčených obcí je v tomto dokumentu podrobněji popsán výše i níže).
30. Konečně navrhovatel znovu v kontextu priority PÚR č. 23 odkázal na to, že navržené řešení A1 ZÚR nejen, že závadnou chaotickou fragmentaci krajiny tvořenou stávající dopravní a technickou infrastrukturou neřeší, ale další fragmentaci do území přináší.
31. Ve **čtvrtém návrhovém bodě** navrhovatel poukázal na rozpory A1 ZÚR JMK (v napadených částech) se samotným hlavním dokumentem A1 ZÚR JMK. Konkrétně označil kapitolu A textové části (priority územního plánování) body 12, 14, 15 a 16.
32. Navrhovatel dále zopakoval, že navržené řešení A1 ZÚR JMK péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty zájmového území nepodporuje, ale naopak znemožňuje - tzn. vytváří předpoklady k dalšímu zhoršování situace. Navržené řešení A1 ZÚR JMK v dotčeném území má významně negativní vliv na kvalitní zemědělskou půdu; již v současnosti značně narušenou ekologickou funkci krajiny dotčeného území A1 ZÚR JMK dále omezuje.
33. Při pořizování A1 ZÚR JMK nebyla požadovaná podpora uplatněna (ani úsilí o ni). Odpůrce zjevně nedbal na vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí zájmového území.

III. Vyjádření odpůrce

34. Odpůrce úvodem svého vyjádření shrnul, že napadeným opatřením obecné povahy došlo mimo jiné k vymezení koridoru silniční dopravy pod názvem DS51 pro přestavbu silnice II. třídy II/416 v úseku Telnice – Křenovice, přeložka, o proměnlivé šířce 80–190 m, v trase stávající silnice II/416 zúženo na 50 m. Dále došlo k vymezení koridoru DS55 pro stavbu silnice II. třídy II/380 Telnice, obchvat o šířce 150 m, u PP Písky zúženo na 100 m. V obou případech se jedná o přeložky krajských silnic, tj. silnic ve vlastnictví odpůrce. V témže území došlo také k vymezení části koridoru technické infrastruktury pod názvem TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV o šířce koridoru 300 m. Proti provedenému vymezení jmenovaných koridorů nepodala námitky žádná z dotčených obcí, a odpůrce tudíž má bez dalšího za to, že obce s jím prosazovaným vedením koridorů souhlasí.
35. Odpůrce dále poukázal na to, že navrhovatel proti vymezení uvedených koridorů v A1 ZÚR JMK byla podána připomínka obsahově totožná s návrhem navrhovatele. Tato připomínka byla pořizovatelem vyhodnocena. Pořizovatel všechny jednotlivé připomínky roztrídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každou obsahově odlišnou připomínku pouze jednou. Předmětná připomínka je označena jako č. 149 a její vyhodnocení je možné nalézt na stranách 1827 – 1830 textu odůvodnění napadeného opatření obecné povahy.

36. Z tohoto vyhodnocení lze zdůraznit, že obchvat DS51 je vymezen podél stávajících ochranných pásem vedení vysokého napětí, která krajinu již významně ovlivňují a fragmentují. Dodatečnému ovlivnění krajiny je bráněno i souběhem koridoru TEE27 se stávající trasou vedení 400 kV, z něhož nevybočuje, s výjimkou zaústění do trafostanice Sokolnice. Dodatečné ovlivnění rázu krajiny je s ohledem na ovlivnění stávajícími vedeními minimální. Východní obchvat Telnice DS55 je zároveň obchvatem Žatčany a v prodloužení DS51 obchvatem Sokolnic, dále se v místě křížení obchvatu se stávající silnicí III/4184 počítá s vybudováním kruhového objezdu zabezpečujícího propojení komunikací na všechny směry (tj. směr Brno, Sokolnice, Újezd u Brna, Žatčany, Telnice), tudíž obchvat nebude mít funkci bariéry, nýbrž odvede zejména tranzitní dopravu mimo zastavěná území. Odpůrce neshledal žádnou z výtek uplatněných v připomínce jako důvodnou pro úpravu navrženého řešení.
37. Odpůrce dále poukázal na prověření záměru předmětných koridorů v územních studiích, konkrétně jednak „Územní studie Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a jednak „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNEŠL+KYNČL s.r.o., 2015). Dále vycházel z Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále také jen „ÚS JMK“), která jako nejvýhodnější řešení označila dílčí přeložky silnic II/380 a II/416 v trasách prověřených výše uvedenými územními studiemi. Na základě výše uvedeného byla zrušena územní rezerva RDS26 a v území byly (ve větším rozsahu) vymezeny návrhové koridory, proti nimž navrhovatel brojí.
38. Ke vztahu předmětných koridorů a priorit nadřazené územní plánovací dokumentace (PÚR) a samotných ZÚR JMK odpůrce uvedl, že navrhované dopravní koridory mají za cíl naplnit prioritu politiky územního rozvoje spočívající ve zlepšování infrastruktury a dostupnosti území, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Podle názoru odpůrce pak předmětné záměry naplňují i další priority ZÚR JMK (9, 12, 23, 30).
39. K otázce vlivu předmětných koridorů na udržitelný rozvoj území odpůrce upozornil, že posuzovatel vlivů na udržitelný rozvoj území neshledal vzájemné ovlivnění mezi vymezenými koridory dopravní infrastruktury a koridorem technické infrastruktury. Odpůrce připustil, že navrhované dopravní koridory DS51 a DS55 byly hodnoceny jako mírně negativní z hlediska znečištění ovzduší, hluku a vlivu na lidské zdraví. Uvedené shledal mírně negativním, přičemž jako opatření ke snížení a zmírnění negativního vlivu navrhl optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k okrajové zástavbě sídel dále navrhl realizovat na základě rozptylové studie opatření ke snížení jejích imisních příspěvků (vegetační bariéry apod.). Dalším podstatným požadavkem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo zajistit průchodnost území – zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
40. Odpůrce tedy neakceptuje tvrzení navrhovatele, že budoucí obchvat obec Telnice „přerízne“. Současně odpůrce uvádí, že doplnění stávající dopravních komunikací neznamená zánik těch stávajících. Posledně uvedené opatření odpůrce promítl do

požadavků na uspořádání a využití území v navazujících řízeních jako podmínku pro umístění staveb i zkvalitnění dopravní dostupnosti a obsluhy území.

41. K vedení trasy dotčených silničních koridorů v krajině odpůrce uvedl, že vymezený dopravní koridor DS51 cíleně přimkl ke stávajícím liniovým stavbám železnice a elektrickému vedení v žalobě dotčeném území. Koridor DS55 na něj pak od jihu navázal, aby převáděl místem tranzitující dopravu severojižním směrem na silnici II/416 a západně od Měšina dále na dálnici D2 anebo v pokračování po krajské silnici II/380 mimo zastavěné území obce Telnice, které tím v případě své realizace ochraňuje.
42. Stran koridoru TEE27 (vedení vysokého napětí 400 kV) odpůrce podotýká, že navrhovatelé soudu předkládají vlastní návrh řešení, který vůbec nelze srovnat s obsahem řešení v A1 ZÚR JMK. Navrhovatelé představují alternativu úplného vymístění stávající technické infrastruktury vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice z prostoru mezi Telnicemi a Sokolnicemi, což nebylo předmětem pořizování. Cílem odpůrce u vymezení tohoto koridoru bylo splnění povinnosti plynoucí z PÚR, a to zdvojení vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice.
43. Odpůrce považuje vymezené koridory za zákonné a přiměřené z hlediska zásahu do krajiny a práv dotčených osob. Vymezené koridory jsou navrženy tak, že svou podrobností odpovídají zvolené územně plánovací dokumentaci. Dotčené obce proti napadeným koridorům nikterak neprotestují. Současně odpůrce nemohl využít jiný nástroj, kterým by dotčené koridory procházející katastry vícero obcí závazně vymezil.
44. K navrhovatelem opakovaně zdůrazňovaným vzájemným vazbám obcí Telnice, Sokolnice, Žatčany, Měšín a Újezd u Brna odpůrce uvedl, že je nijak nezpochybňuje. Vymezením koridorů pro realizaci obchvatů dotčených obcí dochází toliko k potenciálnímu snížení intenzit na stávajících komunikacích spojujících uvedená sídla a také k faktickému zklidnění dopravy v nich, jakmile budou tyto komunikace realizovány. Posledně uvedené má potenciál zvýšit kvalitu života místních obyvatel snížením hluku a prašnosti z dopravy. Nové obchvaty současně můžou zrychlit dopravu místních obyvatel za službami, do práce či za nákupy mimo okruh uvedených sídel. Odpůrce dále odkázal na hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, i to, že napadené koridory mají mít příznivý vliv na hospodářský rozvoj.
45. Stran veřejných zájmů, jejichž opomenutí je v návrhu odpůrci vyčítáno, se odpůrce odkazuje na obsah správního spisu, z něhož je zřejmé, že napadená územně plánovací dokumentace byla řádně a opakovaně projednána s dotčenými orgány, tyto orgány k ní vydávaly svá stanoviska a jejich doplnění, přičemž pořizovatel před předložením návrhu A1 ZÚR JMK všechna stanoviska dotčených orgánů dokázal zkoordinovat. Odpůrce při vydávání A1 ZÚR JMK neměl důvodnou pochybnost, že by veřejné zájmy, na něž navrhovatelé poukazují, např. ochrana krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova, byly vydávaným územně plánovacím nástrojem popřeny.
46. K samotným tzv. oponentním variantám vedení označených koridorů odpůrce uvedl, že není zřejmé, jaké textové podmínky by měly tyto alternativní koridory obsahovat. U alternativních koridorů navrhovatele samozřejmě nedošlo k jejich posouzení z hlediska širších vztahů v území, což je předmětem zásad územního rozvoje, tj. krajských vztahů a ani u nich není provedeno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj. Bez dalšího je možné ze strany odpůrce tvrdit, že takto pojaté „alternativy“ žádnými srovnatelnými

alternativami nejsou, nýbrž jsou toliko schematickými zákresy do vybrané grafické části napadené územně plánovací dokumentace.

47. Odpůrce dále nemůže ověřit pravdivost výpočtů dalších tabelárních hodnoceních provedených navrhovatelem, neboť nedisponuje podklady pro takové výpočty na straně schématu navrhovatele. Nelze je tedy považovat za šetrnější či mírnější. Pouze k domnělému rozdílu hlukové zátěže odpůrce uvádí, že sám navrhovatel potvrzuje realizovatelnost koncepčního řešení a stran samotné realizace bude prokázání souladu s hlukovými limity předmětem navazujících řízení, v podrobnosti diametrálně odlišné s měřítka grafické části A1 ZÚR JMK. K navrhovateli tvrzenému šetrnějšímu zásahu do území dotčených obcí odpůrce uvádí, že k vymístění stávající technické infrastruktury z prostoru mezi Telnicemi a Sokolnicemi nenalezl žádný důvod.

IV. Podmínky řízení

48. Aktualizace A1 ZÚR JMK je opatřením obecné povahy. Nabyla účinnosti dne 31. 10. 2020. Podle § 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), lze návrh podat do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Zmeškání lhůty pro podání návrhu nelze prominout, a to ani ve vazbě na navazující správní rozhodnutí, opatření nebo jiný úkon nahrazující rozhodnutí. V nyní posuzované věci je zjevné, že byl-li návrh podán dne 23. 7. 2021, byl podán včas.
49. V návrhu je jasně uvedeno, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel příslušnou část aktualizace A1 ZÚR JMK za nezákonnou a jaké důvody mají vést k jejímu zrušení. Z tohoto pohledu je návrh projednatelný.
50. Navrhovatel nezpochybňuje, že aktualizace A1 ZÚR JMK byla vydána orgánem, který k tomu měl pravomoc, nezpochybňuje ani skutečnost, že tento orgán nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové). V nyní posuzované věci je i podle zdejšího soudu evidentní, že aktualizace A1 ZÚR JMK byla vydána příslušným orgánem v mezích jeho působnosti, který k tomu měl i pravomoc.
51. Aktivně legitimován k podání návrhu je podle § 101a odst. 1 s. ř. s. ten, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech vydaným opatřením obecné povahy. Aktivní legitimace navrhovatele se tak zakládá pouhým tvrzením dotčení na jeho právech opatřením obecné povahy. To, zda je navrhovatel skutečně na svých právech dotčen, závisí na skutkových okolnostech konkrétního případu, jde však již o otázku věcného posouzení důvodnosti návrhu (shodně usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS; odkazovaná rozhodnutí jsou dostupná na www.nssoud.cz).
52. Navrhovatel je spolkem. Spolek musí tvrdit, že byl dotčen na svých subjektivních právech, musí mít vztah k dotčené lokalitě a musí být zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění (např. rozsudek zdejšího soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931, či ze dne 17. 9. 2020, č. j. 67 A 3/2020-250). Jak zdejší soud ověřil z veřejného rejstříku, navrhovatel má sídlo na území obce Telnice. Zapsaným účelem této právnické osoby je zejm. v souvislosti se stávajícími i navrhovanými elektroenergetickými objekty v Telnici a okolí: a) ochrana životního prostředí, b) ochrana obytného území obce, c) ochrana krajiny, d) vytváření podmínek pro revitalizaci krajiny a e) ochrana veřejného zdraví. V případě navrhovatele tedy není o jeho aktivní legitimaci pochyb, přičemž ji

nezpochybňuje ani odpůrce. Navrhovatel byl v procesu pořizování a přijímání napadeného opatření obecné povahy aktivní, neboť si podal připomínku, která byla odpůrcem vypořádána.

53. Krajský soud tedy souhrnně uzavírá, že podmínky řízení jsou v předmětné věci naplněny, pročez přikročil k meritornímu posouzení předmětného návrhu. Do řízení se nepřihlásily na výzvu krajského soudu zveřejněnou na úředních deskách soudu, odpůrce i dotčených obcí žádné osoby zúčastněné na řízení.

V. Posouzení věci

54. Při rozhodování byl zdejší soud vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s. ř. s.).
55. Krajský soud na úvod svého hodnocení věci uvádí, že předmětný návrh je jedním z několika návrhů na přezkum předmětného opatření obecné povahy (A1 ZÚR JMK) nebo jeho části, s nimiž byl v nedávné době konfrontován. V předcházejících věcech tak již krajský soud vydal dva rozsudky, v nichž zaujal určitá společná východiska týkající se nastavení optiky přezkumu napadeného opatření obecné povahy (viz k tomu rozsudky zdejšího soudu ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021-133, a ze dne 26. 10. 2021, č. j. 65 A 6/2021-465). Krajský soud v předmětné věci vychází ze shodných východisek přezkumu napadeného opatření obecné povahy.
56. K přezkumu napadeného opatření obecné povahy zdejší soud přistupoval na straně jedné s vědomím zásady zdrženlivosti ve vztahu k odpůrcem přijatému řešení po stránce věcné (věcné řešení je totiž především věcí odpůrce, jenž si nutně sám musí nést jeho důsledky; srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007 – 73, č. 1462/2008 Sb. NSS), na straně druhé však s vědomím toho, že otázky dodržení procesního postupu při vydávání opatření obecné povahy (včetně testu jeho přezkoumatelnosti) je třeba řešit zásadně obdobně jako při řešení týchž otázek v rámci soudního přezkumu vydaných individuálních správních aktů.
57. Nyní napadené opatření obecné povahy je výsledkem politické diskrece zastupitelského orgánu územní samosprávy (zastupitelstva odpůrce) a projevem práva na samosprávu daného územního celku (odpůrce). Zásah soudní moci do věcného rozhodnutí územní samosprávy, jenž by se odehrál ve stejné intenzitě, tedy že by zdejší soud hodnotil, nakolik je přijaté řešení „vhodnější“ (či „méně vhodné“) než jiné jimi nabízené alternativy, původně mající oporu v ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací, resp. jaké řešení mělo být zvoleno, aby konkrétní práva konkrétních osob byla ochráněna namísto ochrany jiných práv jiných osob, by porušoval ústavní zásady o dělbě moci (srov. například bod 114. rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011 č. j. 6 Ao 6/2010-103). Úkolem zdejšího soudu bylo zjistit, zda si odpůrce nepočínal zjevně svévolně či diskriminačně, zda úkoly a cíle, které prostřednictvím územního plánování naplňuje, jsou legitimní a zákonné. Přitom je zapotřebí přiměřeně zohlednit zásadu minimalizace zásahu do práv dotčených osob, šetrnosti přijatých řešení ke chráněným hodnotám v území a k životnímu prostředí (srov. například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018-44, a ze dne 15. 3. 2021, č. j. 1 As 337/2018-48).
58. K algoritmu posouzení předmětného návrhu chce krajský soud předeslat, že navrhovatel v části odůvodnění předestřel k některým námitkám výpočty, které mají prokazovat (či spíše demonstrovat), že jeho tzv. oponentní varianta rozporovaných koridorů je

z pohledu ochrany vybraných hodnot či veřejných zájmů v dotčeném území šetrnější, efektivnější a optimálnější než řešení, které vybral odpůrce. Krajský soud k tomu uvádí, že vzal tyto demonstrativní výpočty v potaz a vzhledem k tomu, že ani odpůrce tyto výpočty neučinil předmětem sporu, nebude se jim krajský soud podrobněji věnovat. K samotným oponentním variantám se krajský soud v obecné rovině vyjádří u jednotlivých návrhových bodů.

V.1 První návrhový bod – rozpor s cíli územního plánování (§ 18 SZ)

59. Navrhovatel v prvním bodě zpochybnil soulad řešení napadených koridorů se zákonem stanovenými cíli územního plánování. Jeho argumentace je vedena jak v obecné rovině, tak i v rovině konkrétní, kdy navrhovatel dokládá porušení dotčených ustanovení zákona uvedením konkrétních efektů předmětných koridorů. Krajský soud se k oběma těmto rovinám vyjádří v uvedeném pořadí.
60. Podle ustanovení § 18 odst. 1, 2, 3 a 4 SZ platí, že: *(1) 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 ohrožoval podmínky života generací budoucích. (2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. (3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů. (4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.*
61. Krajský soud k výkladu tohoto ustanovení uvádí, že jde o katalog teleologických (finálních) norem, které samy o sobě nezakládají povinnosti, ale vytvářejí potřebný axiologicko-teleologický kontext pro aplikaci dalších veřejnoprávních mechanismů územního plánování. Některá z těchto ustanovení lze chápat také jako vyjádření určitých principů územního plánování. Zároveň jsou tyto cíle v ideální podobě neuskutečnitelné. Jde tedy o to, aby každý proces v územním plánování byl teleologicky zaměřen k přibližování se těmto finálním hodnotám, a aby z reálného pohledu mohlo jednotlivými záměry v území být dosahováno těchto hodnot alespoň relativně a poměrně. Rozpor s cíli územního plánování by mohlo představovat takové jednání orgánu územního plánování, které by buď zcela odhlíželo od těchto cílů, anebo výslovně proklamovalo cíl, který by s těmito hodnotami byl ve zřejmém a zjevném rozporu.
62. V textové části napadené A1 ZÚR JMK lze nalézt k odůvodnění přijetí vymezení dopravních koridorů DS51 a DS55 toto zdůvodnění: *Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos celého systému přeložek silnic II/380 (Telnice, obchvat) a II/416 (respektive také II/418), jak byly prověřeny ve zpracované „Územní studii silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015). V*

této studii bylo prověřeno více variant obchvatu Telnice, vybráno pak bylo řešení, které je koordinováno i s navazujícími přeložkami silnice II/416. Potřeba obchvatů obcí vychází ze značného zatížení průjezdnou dopravu, která má cíl v Brně. V případě Telnice se jedná o významnou historickou trasu Brno–Hodonín.

63. Jednoznačným cílem vymezení obou označených silničních koridorů, které představuje jejich transformaci z územních rezerv vymezených v původní podobě ZÚR JMK, je tedy obřemenění dotčených obcí v zájmovém území tranzitní dopravou směřující k Brnu. Zároveň jde z pohledu regionálního o smysluplné propojení těchto přeložek obou silnic II/416 a II/380.
64. Podle názoru krajského soudu tento cíl zcela konvenuje hodnotám, k nimž má územní plánování podle § 18 SZ směřovat. Jde zejména o odlehčení silničním komunikacím v území, ale též o zlepšení podmínek ochrany ovzduší v sídlech lokalizovaných v zájmovém území. Je samozřejmé, že pokud jsou určité cíle stanovené jako prioritní, pak budou o to méně (proporcionálně) naplňovány jiné cíle, které jsou s nimi v kolizi. Odlehčí-li nová trasa silničního koridoru životnímu prostředí a dopravní zatíženosti komunikací v obcích, znamená to, že bude více nepříznivými vlivy zatížena oblast mimo zastavěné území, kudy je koridor trasován.
65. Co se týká elektroenergetického koridoru TEE27, ten byl vymezen a odůvodněn v textové části A1 ZÚR JMK následovně: *„Cílem záměru je přestavba jednoduchého stávajícího vedení 400 kV V417 Otrokovice – Sokolnice na dvojité vedení 400 kV s označením V417/817. Stávající vedení zabezpečuje propojení transformoven Otrokovice a Sokolnice, tedy propojení území Jihomoravského a Zlínského kraje. Stávající přenosová schopnost jednoduchého vedení 400 kV V417 je 2010 A. Požadovaná přenosová schopnost zdvojeného vedení 400 kV V417/817 je 2500 A na každý systém. Délka jak stávajícího, tak zdvojeného vedení 400 kV je cca 74 km. Trasa koridoru je **vedena primárně v trase stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417**. Z důvodu zaústění na vývodové portály v nově konfigurované TR Sokolnice a rovněž z důvodu koordinace s dalším rozvojovými záměry ČEPS je v části trasy o délce cca 1 km před TR Sokolnice vedení umístěno v nové trase. Dále je vedení umístěno v nové trase z důvodu řešení lokálních kolizních situací.*
66. Je zřejmé, že posílení dálkového (nadregionálního) vedení vodičů vysokého napětí je v souladu s požadovanou údržbou a zvyšováním kapacity technické infrastruktury v území. Již v této teleologické úvaze se zrcadlí logika, která byla při trasování koridoru v zájmovém území dodržena, že bude nejlépe vést tento koridor v již existující stopě stávajícího jednoduchého vedení 400 kV. Efekt je zřejmý – těžko může dojít k invazivnímu zásahu do krajiny tam, kde již vedení vysokého napětí trasováno a vystavěno je. Zároveň je v této úvaze zcela zřejmý přítomen moment minimalizace zásahu do chráněných hodnot v krajině.
67. V konkrétní rovině navrhovatel k prvnímu návrhovému bodu uvedl v odůvodnění návrhu následující námitky. V první řadě namítal, že v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (ÚS JMK) byla nesprávně preferována tzv. poučená varianta silničních koridorů (tzv. varianta S.10) a varianta S.8 byla odmítnuta. Navrhovatel tvrdí, že varianta S.8 by měla pro zájmové území dotčené napadenými koridory lepší efekt. Zároveň vyjádřil nesouhlas s preferencí radiálního dopravního uspořádání před tangentovým vedením silničních komunikací okolo sídel.

68. K tomu krajský soud uvádí, že v citované ÚS JMK (která byla zpracována na dvě etapy a doplněna jedním dodatkem věnovaným právě tzv. poučené variantě S.10) jde zejména o kapitolu C. 4.17.3 Dodatku k územní studii, ve které je obsažena preferenční argumentace mezi uvedenými variantami. K otázce posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace ve vazbě na Segment Jihovýchod se zde uvádí, že: *„Radiální dopravně-urbanistický systém je na jihovýchodě posílen obchvaty Hostěrádek - Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic, a to ve směru na Újezd u Brna (v existující rase II/418) a Brno-Tuřany (po navrženém obchvatu). Ještě výrazněji přispívají k posílení radiálního systému obchvaty Měnina a Telnice ze směru od MÚK Blučina a obchvaty Újezdu u Brna a Sokolnic ze směru od Slavkova u Brna.“*
69. Důležitým hlediskem při hodnocení jednotlivých variant silničních koridorů byl aspekt imisního zatížení. V ÚS JMK (kapitola E) se k uvedenému uvádí, že realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky. Podle územní studie ÚS JMK *„Navrhované varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří kategorií – doporučené, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území. Do kategorie nejméně efektivní varianty pro hodnocené území lze zařadit varianty D.4, S.8, S.5, S.4. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska imisní zátěže v celém řešeném území. I realizace těchto variant by však byla lepší než zachovat dálniční a silniční síť ve stávajícím stavu. Naopak mezi doporučené zahrnujeme varianty D.2, D.3, D.5, S.2, D.1, S.10 a S.3. To jsou varianty, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos.“*
70. Územní studie je odborným územně-plánovacím podkladem (§ 30 SZ), který 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.
71. Ke klíčovému významu dotčené územní studie pro volbu konečných řešení dopravních koridorů krajský soud odkazuje na své názory obsažené v rozsudku zdejšího soudu ze dne 26. 10. 2021, č. j. 67 A 6/2021-133, a dále v rozsudku ze dne 26. 10. 2021, č. j. 65 A 6/2021-465. Zpochybňuje-li navrhovatel samotnou filosofii metody vedení silničních komunikací v krajině (radiální vs. tangentní napojení), jde o odbornou otázku, kterou krajský soud samu o sobě nemůže detailně přezkoumávat. Z hlediska přezkoumatelnosti argumentace vedoucí k preferenci varianty S.10 proti variantě S.8 je třeba poukázat na komplexitu zvoleného řešení. Navrhovatel tvrdí, že varianta S. 8 (která se částečně shoduje s vedením oponentní varianty navrhovatele) by v zájmovém území působila efektivněji z hlediska jednotlivých hledisek hodnocení, ale zároveň nepopírá, že měla negativní efekty jinde. Na úrovni regionálního územního rozvoje je však třeba hodnocení komplexního, nikoliv pouze částečného zdůraznění některých pozitiv.
72. K polemice o vhodnosti radiálně-okružního systému silničních komunikací krajský soud podotýká, že je známo, že obecně se jedná o systém sestávající z jednoho nebo více komunikačních okruhů (v závislosti na velikosti města) a z několika radiálních komunikací. Okruhy se vyznačují vyšší kapacitou a plynulostí pohybu proudu vozidel, než která je dosažitelná na komunikacích v oblasti uvnitř vnitřního okruhu. Radiální komunikace propojují okruhy a obvykle pokračují dále směrem ven z města ve formě dálnice nebo rychlostní komunikace nebo jiné kapacitní pozemní komunikace. Radiálně-

okružní síť vychází z funkcí ochrany, odvádění dopravy a z funkce zásobovací (distribuční).

73. Úvaha navrhovatele o nevhodnosti řešení dopravních koridorů v dotčeném území na regionální bázi má základ v tom, co již uvádí sama Územní studie (ÚS JMK). Záměry dopravních koridorů DS51 a DS 55 mají lokální charakter. Z toho plyne jejich snazší oddělitelnost od zbytku soustavy koridorů páteřních silničních komunikací. V tom se krajský soud s navrhovatelem v zásadě shoduje. Na druhé straně ale z hlediska metod a nástrojů územního plánování nelze než dát za pravdu odpůrci, že se jedná o záměry zasahující do katastrálních území více obcí, a tedy je na místě řešit tyto záměry v nadřazené, tedy regionální územně-plánovací dokumentaci, s níž musí být územní plány dotčených obcí a jejich navazující změny v souladu. Regulace těchto koridorů na základě zásad územního rozvoje tedy byla vhodná i potřebná.
74. K tzv. oponentní variantě (DS51x, DS55x) obou řešených dopravních koridorů krajský soud uvádí, že ve zdrojových územních studiích, tedy v „Územní studii Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a v „Územní studii silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNEŠL+KYNČL s.r.o., 2015), bylo prověřeno více variant řešení obchvatů obcí Telnice, Sokolnice, Újezd u Brna a Žatčany. Krajský soud podotýká, že oponentní varianty obou dopravních koridorů chápe jako demonstraci pro závěry navrhovatele, že zvolené řešení není z určitých hledisek (ochrana ZPF, památková ochrana, ochrana životního prostředí atd.) to nejlepší možné.
75. Krajský soud nečiní spornými předložené výpočty navrhovatele a doložené grafické přílohy znázorňující trasování uvedených oponentních variant, přičemž ani navrhovatel předložená čísla nezpochybňuje co do správnosti provedených výpočtů. Krajský soud však není povolán při přezkumu územně-plánovací dokumentace k tomu, aby porovnával zvolené řešení s jiným, které neprošlo procesem pořizování. Jakkoliv se oponentní varianta zjevně opírá o některé momenty varianty S.8 z Územní studie JMK (2. etapa), je jako celek dílem plánovací činnosti navrhovatele, který není orgánem územního plánování ani autorizovanou osobou k takovému druhu projekce v území. K oponentní variantě obou dopravních koridorů lze tedy dodat, že nepředstavuje řešení, které mohl odpůrce při procesu pořizování a vydání A1 ZÚR JMK zvažovat a které nebylo předmětem „výběru“. Navíc jde o řešení, které logicky ne zcela konvenuje prioritám zvoleným pro trasování dotčených koridorů (preferenze radiálního napojení, odvedení tranzitní dopravy směřující z/do Brna atd.).
76. Co se týká namítaného „přeříznutí“ obce Telnice předmětnými silničními koridory, krajský soud připouští, že opticky (prima facie) zejm. těleso koridoru DS51 působí v prostoru dotčeného území mezi obcemi Telnice a Sokolnice tak, jak navrhovatel ukazuje ve svých nákresech. Nejde ovšem o v pravém slova smyslu „přeříznutí“ obce, jak navrhovatel tvrdí. Předně trasa koridoru DS51 prochází prostorem severně od hlavní zástavby obce, a nikoliv středem tohoto území, jak evokuje termín „přeříznutí“ užitý navrhovatelem. Jde tedy daleko spíše o potenciální narušení současných komunikací vedoucích v území dotčeném označenými koridory. Tato otázka je blíže řešena v bodě V. 2 odůvodnění.
77. Co se dále týká namítané formulace o „neexistenci rekreačního zázemí“ v dotčeném území, které navrhovatel považuje za minimálně zkreslené ve vazbě na hodnocení situace

v zájmovém území, lze uvést následující. Je pravdou, že tato věta je ve vztahu k zájmovému území formulována v územní studii (dodatek ke kapitole C.4.17.3 - Segment Jihovýchod), kde se k hledisku Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí uvádí, že v oblasti „*nebyla identifikována významná rekreační zázemí.*“ Jakkoliv toto hodnocení může vypadat poněkud zjednodušeně, neboť v jistém smyslu určitě může tvořit rekreační zázemí jakákoliv část krajiny (např. z hlediska pěších vycházek do blízkého okolí sídel), z hlediska jádra významu pojmu rekreační zázemí (zejm. výletní cíle, turistické služby a atrakce...) v zásadě odpovídá situaci zřejmé z mapových podkladů.

78. Pokud však navrhovatel podsouvá odpůrci, že s tímto stavem měl něco dělat a zajistit podmínky, aby v této konkrétní oblasti zájmového území rekreační zázemí vzniklo, přesahuje to rámec přezkumu napadeného opatření. Neexistuje veřejné subjektivní právo občanů na vytvoření podmínek pro rekreaci, kdekoliv v regulovaném území by to občané chtěli či požadovali. Sám navrhovatel konstatuje, že již v současné době je dotčené území charakterizováno spíše jako oblast technické infrastruktury (energokoridory, dopravní koridory). Pokud je oblast dotčeného území již takto determinovaná, logicky nemůže představovat vhodný prostor k vytváření rekreačních zón. V tomto ohledu tedy nepřináší A1 ZÚR JMK žádnou významnější změnu, ale to nelze považovat za vadu napadeného opatření obecné povahy.
79. Související námitky zvýšením hlukového zatížení krajiny (zejm. zastavěného území dotčených obcí) krajský soud vyhodnotil následovně. Tato námitka navrhovatele je opřena o pravdivý poznatek potvrzený již závazným stanoviskem Ministerstva životního prostředí, tak i ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Stanovisko SEA tedy v kapitole A.6.2.1 zejm. ve vztahu ke koridoru DS51 deklarovalo i potenciálně negativní dlouhodobý přímý trvalý vliv (-1). Dále požadovalo zpřesnění a vymezení ve vazbě na protihluková opatření (stěny, valy). To se explicitně ovšem týká zejména úseků „*úrovňové odpovídajícím zastavěnému území obcí Újezd u Brna (západní část), Hostěrádky-Rešov, Šarátice a Hrušky. Konkrétní technické řešení tohoto opatření bude navrženo v projektové dokumentaci záměru.*“ Krajský soud souhlasí s navrhovatelem, že vedení obou koridorů je poměrně blízko dotčených obcí. Nicméně tato skutečnost byla v procesu pořizování A1 ZÚR JMK hodnocena dotčenými orgány a lze ji nepochybně kompenzovat vhodnými opatřeními. Pokud navrhovatel opět poukazuje na způsobenou nemožnost rekreačního využití dotčeného území, odkazuje krajský soud na to, co k této linii argumentace již uvedl. Nelze úspěšně namítat proti odpůrci kolizi se záměry, které prokazatelně neměl a v A1 ZÚR JMK je nesledoval.
80. Co se týká namítaného vlivu přijatého řešení na veřejné rozpočty, jde o zcela odbornou otázku, která by vyžadovala znalecký posudek z oboru ekonomie stavebnictví. Sám navrhovatel ovšem tvrdí, že náklady na jím myšlenou oponentní trasu dopravních koridorů jsou i dle jeho výpočtu v zásadě srovnatelné. Krajský soud proto nepovažuje za nutné se touto námitkou podrobněji zabývat.
81. Krajský soud tedy neshledal námitky v tomto návrhovém bodě jako důvodné.

V.2 Druhý návrhový bod – rozpor s úkoly územního plánování (§19 SZ)

82. Ve druhém návrhovém bodě navrhovatel sdružil své námitky týkající se nesouladu postupu odpůrce při vydání napadeného opatření obecné povahy s ustanovením § 19 SZ, resp. s úkoly územního plánování tam stanovenými.

83. Podle ustanovení § 19 odst. 1 SZ platí, že je úkolem územního plánování 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. d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství, e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území, f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci), g) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to především přírodě blízkým způsobem, h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn, i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu, j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.***
84. I při výkladu tohoto ustanovení lze per analogiam vycházet z toho, co krajský soud vysvětlil u prvního návrhového bodu (cíle územního plánování). Pojem „úkol“ představuje v kontextu územního plánování určitou činnost orgánu územního plánování, kterou má vyvíjet za účelem dosažení stanovených cílů. Samotné úkoly stanovené na zákonné úrovni však rovněž mají charakter abstraktních účelů, a jde tedy o stanovení určitého rámce činností, které se sledují a uplatňují při každém procesu územního plánování.
85. Navrhovatel sám specifikuje především úkoly spočívající v ochraně hodnot a zájmů v území, konkrétněji řečeno synergické vazby, které zprostředkovává stávající infrastruktura v zájmovém území. Dále vytýká řadu specifitějších problémů souvisejících s ochranou jednotlivých veřejných zájmů v dotčeném území, a to jednak a) ochrana přírody a krajiny podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., a dále b) památková ochrana podle § 9 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb.
86. Ohledně obecně namítaných rozporů s úkoly územního plánování vymezenými v § 19 odst. 1 písm. a), b), c) a e) SZ lze konstatovat, že navrhovatel zcela předjímá důsledky, které mohou vymezené dopravní koridory DS51 a DS55 v případě své realizace způsobit v zájmovém území, přičemž tyto důsledky považuje za zcela negativní. Krajský soud zde ovšem musí připomenout, že A1 ZÚR JMK pouze vymezila označené silniční koridory, aby závazně stanovila trasování plánovaných silničních přeložek. Nebylo však úkolem odpůrce vymezovat zároveň, jakým způsobem budou nová silniční tělesa překonávat stávající cestní soustavu v krajině (tzn. stávající infrastrukturu komunikací mezi obcemi Telnice a Sokolnice – zejm. příjezd k železniční stanici), dále spojení mezi obcemi Telnice – Žatčany (místní a účelové komunikace s vedením cyklotrasy č. 5064) atd. Lze uvažovat o podobách nadjezdů, podjezdů či mimoúrovňového vedení těchto komunikací. Lze dále zcela logicky a rozumně předpokládat, že odpůrce nemá žádný zájem na fragmentaci krajiny, k níž by skutečným narušením těchto přirozených tras skutečně došlo. Samotné vedení koridoru pro budoucí silniční komunikaci však žádné zpretrhání či narušení těchto tras nezpůsobuje. Krajský soud v tomto ohledu sdílí názor odpůrce, že napadenou A1 ZÚR JMK nedošlo k naplánování zrušení, přerušení či omezení stávajících

komunikací v daném území. Argumentace navrhovatele se v tomto ohledu jeví jako nepodložená a zcela předčasná.

87. Tomu odpovídají i konkrétně stanovené úkoly pro územní plánování (bod 65, 66 textové části kapitoly A1 napadeného opatření obecné povahy), které se odvíjejí od požadavků minimalizace vlivů těchto silničních koridorů v krajině, a to včetně snížení imisí a pohledového působení komunikace v krajině, jakož i ochrany čistoty povrchových vod a odtokových poměrů, záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) či pozemků určených k plnění funkcí lesa.
88. Ke konkrétně namítaným kolizím s ochranou zvláštních veřejných zájmů v krajině podle zvláštních zákonů lze uvést následující. V první řadě navrhovatel připomíná povinnost ochrany krajinného rázu podle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Podle citovaného ustanovení platí, že: *„Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“*
89. Hodnocení této problematiky bylo provedeno v dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (SEA) a toto hodnocení se odráží dostatečně i v odůvodnění samotné A1 ZÚR JMK. Předně se v kapitole A.6.2.4 hodnocení SEA nachází hodnocení vlivu záměrů koridorů DS51 a DS55 na krajinný ráz, přičemž se uvádí, že jde o záměry s potenciálně mírným až významným negativním vlivem (-1/-2), a to zejm. v důsledku skutečnosti, že probíhají jihozápadním okrajem krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova. Z toho také vyplývá návrh opatření (kapitola A.11.3) směřující ke zpřesnění a vymezení obou koridorů a minimalizaci vlivů na krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova, a to včetně zachování průchodnosti krajiny.
90. Celkové hodnocení A1 ZÚR JMK na krajinný ráz bylo provedeno tak, že A1 ZÚR JMK má na řešení problematiky krajiny kladný i záporný vliv. Vymezení návrhových koridorů dopravní a technické infrastruktury má negativní vliv na krajinný ráz (především DS40, DS41, DS11), nicméně A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny, což vytváří pozitivní vliv na krajinný ráz.
91. Lze konstatovat, že A1 ZÚR JMK ve vztahu k označeným dopravním koridorům DS51 a DS55 tyto požadavky přejímá. K tomu lze dodat, že v prostoru, kde těleso obou koridorů prochází krajinnou památkovou zónou Bojiště bitvy u Slavkova, se nenacházejí žádné významnější památkové objekty. Jedná se o do značné míry industrializovanou krajinu ohraničenou obcemi Telnice, Sokolnice, Újezd u Brna, Žatčany, a to s bohatou dopravní infrastrukturou (železniční trať Brno – Vyškov na Moravě, hustá silniční síť) a energetickými vedeními. Významnější památkové objekty i krajinářsky zajímavější terény se nacházejí severněji od obce Sokolnice směrem k Památníku bitvy u Slavkova na Prackém kopci, který lze bez nadsázky označit za centrum celé krajinné památkové zóny.
92. K tomu krajský soud poukazuje na stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 6. 2020 poskytnuté k návrhu A1 ZÚR JMK, které v zásadě nerozporovalo trasu vedení označených koridorů DS51 a DS55 zájmovým územím, ale bážirovalo na přijetí

kompensačních opatření. Tato byla do výrokové části A1 ZÚR JMK i odůvodnění tohoto opatření obecné povahy zapracována.

93. Je tedy zřejmé, že k zásahu do krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova trasováním předmětných silničních koridorů dojde, ale nejde o zásahy do samotného jádra této památkové zóny. Kompenzační opatření (silniční vegetace, protihlukové stěny) mohou silniční komunikace pohledově skrýt, takže se mohou stát dotvůrcím prvkem krajiny, který nepůsobí zcela rušivě. Krajský soud navíc opakuje, že dotčená část zájmového území není sama o sobě krajinářsky příliš zajímavá a již ve stávajícím stavu je do značné míry dotčena vedením energetických a silničních staveb.
94. Samostatně navrhovatel hodnotil škodlivost elektroenergetického koridoru TEE27 ve vztahu k dotčenému území krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova. Krajský soud v tomto ohledu nedává navrhovateli za pravdu v tom, že by vedení vysokého napětí zcela devastovalo krajinu zájmového území. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (SEA) v kapitole A hodnotilo tento záměr tak, že může mít negativní vliv na krajinu. Tento vliv je ale zmírněn využitím stávajícího koridoru elektrického vedení. Koridor TEE27 je hodnocen jako záměr s potenciálně mírným až významným negativním vlivem (-1/-2) z důvodu průchodu krajinnou památkovou zónou Bojiště bitvy u Slavkova a také proto, že koridor je veden přes přírodní park Ždánický les.
95. Při průchodu dotčenou oblastí zájmového území je jasné, že negativní vlivy energetického koridoru TEE27 mají být minimalizovány právě tím, že je zdvojené vedení trasováno souběžně s již existujícím vedením 400 kV. Tato úvaha je zcela racionální a logická a podle názoru krajského soudu zcela dostatečně zdůvodňuje potřebnost (nezbytnost) právě takového trasování v krajině. Navrhovatel ovšem hodnotí tuto záležitost jinou optikou, neboť podle jeho názoru již v současném stavu je dotčená část zájmového území „předrátována“. Tato polemika však jde zcela za horizont přezkumu předmětné věci krajským soudem, neboť otázka případného nového trasování stávajícího vedení vysokého napětí nebyla vůbec předmětem regulace v napadeném opatření obecné povahy. Proto se k této rovině úvahy krajský soud nebude více vyjadřovat.
96. Pokud se týká dvou konkrétně namítaných efektů vedení energokoridoru TEE27, tedy zvýšení neionizujícího záření a poškození krajinného rázu, krajský soud v zásadě odkazuje na již řečené. Vliv neionizujícího záření byl předmětem hodnocení ve stanoviscích dotčených správních orgánů, jakož i v proceduře SEA, přičemž nebyly shledány zásadní negativní vlivy tohoto koridoru na lidské zdraví. Hodnocení SEA v kapitole A.6.2.2 nepředpokládá žádné významné vlivy na pohodu bydlení či jiné aspekty vlivu na obyvatele. V návrzích kompenzačních opatření jsou jako relevantní sledovány vlivy tohoto koridoru na chráněná území v jeho trase či její blízkosti, ale nezmiňuje se oblast dotčeného území sledovaného navrhovatelem.
97. Stran vlivu koridoru TEE27 na krajinný ráz se v hodnocení SEA uvádí, že koridor TEE27 je hodnocen jako záměr s potenciálně mírným až významným negativním vlivem (-1/-2) z důvodu průchodu krajinnou památkovou zónou Bojiště bitvy u Slavkova a koridor je veden přes přírodní park Ždánický les. Tyto vlivy již krajský soud vzhledem k vymezení dotčeného území hodnotil (Bojiště bitvy u Slavkova). Nelze zde však nalézt žádnou bližší specifikaci k oblasti dotčeného území (Telnice – Sokolnice – Žatčany – Újezd u Brna). Obecně se požaduje ochrana odtokových poměrů a čistoty povrchových vod, a také minimalizace vlivů na krajinný ráz. Krajský soud tedy nespatřuje tvrzení

navrhovatele o naprosté nevhodnosti tohoto koridoru a jeho likvidačnímu charakteru ve vztahu k ochraně krajinného rázu a dalších hodnot v dotčeném území jako důvodné.

98. Ohledně namítaného rozporu s ochranou památek (§ 9 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb.) krajskému soudu není zřejmé, co mělo z citovaného ustanovení vyplývat pro postup odpůrce při pořizování a vydání A1 ZÚR JMK. Citované ustanovení uvádí, že *„organizace a občané, i když nejsou vlastníky kulturních památek, jsou povinni si počínat tak, aby nezpůsobili nepříznivé změny stavu kulturních památek nebo jejich prostředí a neohrožovali zachování a vhodné společenské uplatnění kulturních památek.“* Jde tedy svým způsobem o implementaci principu neminem laedere do prostředí památkové ochrany, který je na ústavní úrovni regulován v čl. 35 odst. 3 Listiny. Adresátem tohoto pravidla však nejsou přímo orgány veřejné moci při výkonu svých úředních kompetencí, nýbrž fyzické a právnické osoby, v jejichž vlastnictví či jiném užívacím vztahu se památkově chráněné objekty nacházejí. Už vůbec pak nejde o žádnou direktivu ve vazbě k územnímu plánování, o nějž se v předmětné věci jedná.
99. Krajský soud poukazuje na to, že území Bojiště bitvy u Slavkova bylo prohlášeno památkovou zónou ve smyslu ustanovení § 6 zákona č. 20/1987 Sb., a to vyhláškou Ministerstva kultury ČR ze dne 10. 9. 1992 č. 475/1992 Sb. Podle této vyhlášky je hranice této památkové zóny v zájmovém území tvořena *„železniční tratí Brno – Přerov, která tvoří hranici v úseku Zbýšov - Hostěrádky - Rešov po silničním most, od kterého je dále vedena ulicí Školní a ul. 1. máje od Újezdu u Brna, kde pokračuje ulicí Mlýnskou ve směru na Žatčany, kterými prochází až po mostek přes řeku Litavu na silnici Brno - Hodonín. Po této silnici prochází obcí Telnice až po odbočku do Sokolnic (tzv. "mrtvá cesta"). V Sokolnicích pokračuje ul. Telnickou, Pod stráží, Krátkou, Brněnskou, potom odbočkou vlevo ulicí U drvářny, pokračuje kolem zámku za sýpkou a podél zdi bažantnice po Zlatém potoku, až po soutok Říčky s Rokytnicí. Dále pokračuje hranice po potoku Říčka přes město Šlapanice do obce Podolí, kde se na náměstí spojí se severní hranicí.“*
100. Podle § 3 písm. b) cit. vyhlášky platí, že pro zabezpečení ochrany a péče o památkovou hodnotu zóny, kterou tvoří zejména význam daného území pro historickou osobitost místa, historické vazby sídel, krajiny a terénních útvarů a krajinný obraz daného území, se stanoví mj. podmínka, že při přípravě programů rozvoje obcí, programů obnovy vesnice a při pořizování územně plánovací dokumentace je třeba respektovat památkovou hodnotu zóny.
101. Krajský soud má za to, že odpůrce při procesu vydání A1 ZÚR JMK ve vztahu k zájmovému území vzal vliv existující památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova dostatečně v potaz (tedy ji respektoval jako chráněnou hodnotu). K tomu je zapotřebí dodat, že podle stanovisek Ministerstva kultury ze dne 1. 11. 2019 a ze dne 16. 6. 2020 se konstatuje, že u koridoru DS51 je patrný vliv na památkovou zónu, který je třeba minimalizovat. Nicméně samotná stanoviska uvádí, že tento dopad není zásadního charakteru.
102. Co se týká průběhu trasy koridoru DS55 v těsném sousedství Přírodní památky Písky (PP Písky), krajský soud uvádí následující. Tato přírodní památka podle informací veřejně dostupných (www.mapy.cz) představuje území (cca 2 ha) po bývalé těžbě ropy, které není příliš významným biotopem (je druhově chudé). Písky, které byly kvůli vrtům vytěženy, dnes tvoří otevřené plochy s rozptýlenými dřevinami. Hlavním cílem ochrany je udržování této písčité plochy s náletovými rozptýlenými dřevinami (bříza, topol, osika,

šípková růže). Trasa koridoru se hranic této přírodní památky těsně dotýká na západním okraji, ale nenarušuje ji přímo. V samotném místě dotyku byla také šířka koridoru DS55 minimalizována na 100m.

103. Krajský soud dále uvádí, že požadavek ochrany této přírodní památky se promítá v textové části ZÚR JMK, konkrétně v úkolech pro navazující územní plánování, kde se stanovuje výslovně požadavek minimalizace vlivů na PP Písky a její ochranné pásmo (DS55). Jakými způsoby tohoto cíle má být dosaženo, to je již otázka v A1 ZÚR JMK neřešená, neboť jde o podrobnost spadající svým charakterem do dalších konkrétnějších úrovní územního plánování a územního rozhodování. Krajský soud toto řešení považuje za krajní, ale racionální a odůvodněné. Ani stanovisko dotčeného orgánu (Ministerstvo životního prostředí či Agentura ochrany přírody a krajiny) neoznačilo tento potenciální zásah do prostředí předmětné přírodní památky jako neproveditelný. Zjevně jím nemá dojít k poškození této přírodní památky jako zvláště chráněného území. Nepůjde rozhodně o výjimečný případ, kdy by se těleso silniční komunikace dotýkalo hranic přírodní památky, přírodní rezervace či dokonce více chráněného území z hlediska životního prostředí. Vzhledem k požadavku minimalizace vlivu lze v dalším procesu územního plánování a rozhodování předpokládat, že určitý odstup hranice PP Písky a tělesa silniční komunikace zůstane zachován, a to i vzhledem k ochrannému pásmu silnice (§ 30 zákona č. 13/1997 Sb., které činí u silnic II. třídy 15 m), resp. přírodní památky (§ 37 zákona č. 114/1992 Sb.).
104. Co se týká argumentace navrhovatele stran nedostatečné ochrany půdy (zemědělského půdního fondu), lze uvést následující. Podle navrhovatele v A1 ZÚR vymezené koridory DS51 a DS55 jsou v *zájmovém* území vedeny převážně na půdách s I. třídou ochrany (cca 4 km); na půdách s I. a II. třídy ochrany má být vedeno celkem 6,29 km nově budovaných silnic. Oponentní varianta do ZPF v I. třídy ochrany zasahuje v trase o 3 km kratší (tj. 0,9 km); na půdách s I. a II. třídy ochrany by tak bylo vedeno celkem o 1,84 km méně nově budovaných silnic (tj. 4,45 km). Celková délka koridorů na ZPF je v obou variantách přibližně stejná, neboť napadené dopravní koridory jsou z hlediska využití půdy chráněné v ZPF v součtu o 0,5 km delší než koridory oponentní varianty.
105. Krajský soud k tomu uvádí, že ze zákona č. 344/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, platí princip ochrany zemědělského půdního fondu, který se promítá jak do procedur územního plánování (§ 5 cit. zákona), tak i následně do procesu umisťování staveb zejm. v nezastavěném území (§ 7 cit. zákona).
106. Podle ustanovení § 5 cit. zákona platí, že *„aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením. Orgány ochrany zemědělského půdního fondu uplatňují stanoviska k územně plánovací dokumentaci a k návrhu vymezení zastavěného území z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu.“*
107. Krajský soud k tomu uvádí, že požadavek minimalizace zásahu do pozemků s půdami chráněnými v ZPF se promítl dostatečně jak ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, tak i v samotném textu A1 ZÚR JMK. Ani v tomto kontextu krajský soud

nepřezkoumával výpočet navrhovatele, který není nijak konkrétně podložen (kromě zjednodušeného grafického znázornění), nicméně ho nezpochybnil ani odpůrce. Je zřejmé, že jakákoliv varianta silničního obchvatu sídel v zájmovém území zasáhne půdy kategorizované jako chráněné v zemědělském půdním fondu. Dokonce lze říci, že radiálně-okružní systém vedení silničních komunikací je zcela typicky poznamenán touto externalitou, neboť v okolí sídel lze obvykle nalézt zemědělsky intenzivně využívané půdy, z nichž některé náleží do I. či II. třídy ochrany.

108. Je pravdou, že orgány územního plánování (a to nejen odpůrce, ale zejména obce v navazujících změnách územních plánů) jsou povinny respektovat příkaz minimalizace zásahu do chráněných půd. Na to však A1 ZÚR u dotčených záměrů silničních koridorů dostatečně pamatuje. Ani demonstrace výpočtu zásahu do ZPF u tzv. oponentní varianty neukazuje, že by trasování silničních koridorů DS51 a DS55 bylo ve vztahu k ochraně ZPF zjevně nepřiměřené, tedy že by excesivně využívalo půdy chráněné v I. a II. kategorii. Samotné využití těchto druhů půd pro umístění silničního koridoru není absolutně nepřípustné, je-li dostatečně zdůvodněno. V předmětné věci příslušný orgán ochrany ZPF (Ministerstvo životního prostředí) nevyjádřil nesouhlas s trasováním předmětných dopravních koridorů.
109. Co se týká argumentace ohledně vedení koridorů DS51 a DS55 v záplavovém území Q100 vodních toků Litava a Říčka, krajský soud konstatuje následující. Podle ustanovení § 66 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, platí, že: *„Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Jejich rozsah je povinen stanovit na návrh správce vodního toku vodoprávní úřad. Vodoprávní úřad může uložit správci vodního toku povinnost zpracovat a předložit takový návrh v souladu s plány hlavních povodí a s plány oblastí povodí.“*
110. V aktivní zóně záplavových území se nesmí povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury, zřizování konstrukcí chmelnic, jsou-li zřizovány v záplavovém území v katastrálních územích vymezených podle zákona č. 97/1996 Sb., o ochraně chmele, ve znění pozdějších předpisů, za podmínky, že současně budou provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky; to neplatí pro údržbu staveb a stavební úpravy, pokud nedojde ke zhoršení odtokových poměrů (viz § 67 vodního zákona).
111. Mezi stranami není sporné, že na úseku vodního toku Litava tekoucího dotčeným územím je vyhlášeno záplavové území (Q100). Pokud navrhovatel polemizuje s otázkou nezbytnosti vedení dopravního koridoru DS51 touto oblastí (je trasován přes řeku Litavu i přes Říčku), je třeba říci, že otázka výkladu pojmu nezbytnost v kontextu citovaných ustanovení vodního zákona odpovídá obsahově výkladu pojmu vhodnost a potřebnost, tedy kritériím testu proporcionality. Krajský soud nedospěl k závěru, že by trasování předmětných koridorů bylo nepřiměřené. K tomu dále uvádí, že je zcela zřejmé, že pokud těleso silnice bude vedeno přes uvedené vodní toky (zejm. řeku Litavu), bude zapotřebí realizace dostatečně robustní mostní konstrukce, která bude muset odpovídat požadavkům záplavového území. Stavebně-technické detaily však nejsou předmětem regulace prostřednictvím zásad územního rozvoje.

112. Souhrnně vzato neshledal krajský soud ani tyto námitky jako důvodné.

V.3 Třetí návrhový bod – rozpor s Politikou územního rozvoje ČR (PÚR)

113. Ve třetím návrhovém bodě navrhovatel více méně bez podrobnějšího zdůvodnění poukázal na několik ustanovení PÚR, které jsou podle jeho názoru v rozporu s předmětnou A1 ZÚR JMK, a to ve vazbě na vedení označených koridorů v zájmovém území. Konkrétně se podle navrhovatele jedná o ustanovení zakotvující priority zajištění udržitelného rozvoje (část 2.2 odst. 14, 20, 20a, 21, 23 PÚR).

114. Podle ustanovení § 31 odst. 1 SZ platí, že „politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Politika územního rozvoje s ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci územního rozvojového plánu a zásad územního rozvoje, tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady a záměry na změny v území republikového významu a stanoví úkoly zajišťující tuto koordinaci. Podle ustanovení § 31 odst. 4 SZ je politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a rozhodování v území.“

115. Vztahem PÚR a zásad územního rozvoje ZÚR JMK v otázce vymezení dopravních koridorů se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, kde uvedl, že „...dopravní a technická infrastruktura je v PÚR vymezena skrze plochy a koridory, a tyto záměry jsou tak podrobeny vyšší míře podrobnosti oproti ostatním regulovaným prvkům, neboť v případě dopravní a technické infrastruktury je takováto regulace podmíněna specifickými potřebami při jejím plánování (včetně např. koordinace se sousedními státy). Takto vymezené koridory pak pronikají do nižších stupňů územně plánovacích nástrojů, které je mohou pouze zpřesňovat. Pořizovatel zásad územního rozvoje se musí pokusit tyto koridory zpřesnit tak, aby byly realizovatelné, shodně jako následně pořizovatelé územních plánů. Míra podrobnosti jejich vymezení může být v PÚR v případě určení koncových bodů relativně vysoká, ovšem ve zbylé části by měla v souladu se smyslem PÚR jen obecně určovat základní směr.“ (bod 105).

116. Otázka souladu s příslušnými ustanoveními PÚR byla předmětem zdůvodnění i v textové části A1 ZÚR JMK. Konkrétně k označeným koridorům se v textové části uvádí, že: „Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.“

117. Navrhovatelem odkazované priority uvedené v kapitole 2.2 odst. 14, 20, 20a, 21, 23 PÚR jsou republikovými prioritami, které jsou založeny na následujících požadavcích: ochraně přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví v souladu s principy udržitelného rozvoje (odst. 14), dále respektu k ochraně přírody, zemědělského a lesního půdního fondu a podpoře kompenzačních opatření (odst. 20), zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka (odst. 20a), ochraně ploch nezastavěných a ploch

veřejně přístupné zeleně způsobilých pro krátkodobou rekreaci, a konečně minimalizace předpokladů pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny a minimalizace rozsahu fragmentace krajiny (odst. 23).

118. Všechny uvedené priority republikového územního rozvoje jsou cílovými normami, které nelze všechny ve stejném měřítku naplnit, resp. ve stejném měřítku dosáhnout jejich naplnění. Jde tedy o to, zda se odpůrce snažil promítnout tyto priority do záměrů předmětných koridorů vedených v zájmovém území.
119. Je třeba říci, že soulad A1 ZÚR JMK s PÚR byl posuzován i ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (viz k tomu kapitola E), kde je konstatován soulad zejména v otázkách technické infrastruktury. V kapitole F.3 je konstatován obecný soulad, když je zde uvedeno, že: „A1 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR. Jednotlivě je možné hodnotit vliv A1 ZÚR JMK na skutečnosti obsažené v prioritách PÚR ČR jako potenciálně indiferentní až pozitivní. Celkově tedy v rámci možností této aktualizace dochází k dostatečnému naplnění republikových priorit PÚR ČR. A1 ZÚR JMK reagují z hlediska územních podmínek na relevantní současné i do budoucna očekávatelné problémy a střety v území zjištěné v rámci územně analytických podkladů. A1 ZÚR JMK podporuje stabilizaci a dosažení dobré úrovně vztahu územních podmínek pro zajištění udržitelného rozvoje území. Vymezuje návrhové plochy a koridory dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, ÚSES a v neposlední řadě stanovuje opatření pro eliminaci hrozeb v území.“
120. Krajský soud k tomu souhrnně uvádí, že jakkoliv některým republikovým prioritám předmětné koridory ne tak úplně prospívají, je třeba je hodnotit z hlediska PÚR komplexně, a nikoliv pouze analyticky (tzn. obrazně řečeno „pro stromy nevidět les“). Z komplexního pohledu lze nepochybně souhlasit s tím, že vymezené silniční koridory a energetický koridor mohou mít pozitivní vliv na dopravní a technickou infrastrukturu, tak i na zdraví a pohodu bydlení obyvatel obcí v zájmovém území. Úspěšnost a technická zdařilost řešení vlastních silničních staveb je pak záležitostí nejen územních plánů jednotlivých dotčených municipalit, ale i vlastní projektové dokumentace pro umístění a provedení stavby. Ve výsledku tak může dojít k dostatečnému naplnění i těch priorit, které se nyní zdají přijatým řešením pomínuty či potlačeny (důraz na prostupnost krajiny, omezení fragmentace, ochrana nezastavěných ploch okolo větších sídel atd.). K těmto otázkám se však nepřísluší krajskému soudu nyní vyjadřovat.

121. Souhrnně vzato krajský soud neshledal tyto námitky jako důvodné.

V.4 Čtvrtý návrhový bod – rozpor s prioritami stanovenými ZÚR JMK

122. Ve čtvrtém návrhovém bodě navrhovatel namítal vnitřní rozpor mezi prioritami stanovenými samotnými ZÚR JMK (kapitola I.A textové části) a řešením v zájmovém území implementovaným A1 ZÚR JMK.
123. Krajský soud k tomu obecně uvádí, že – obdobně jako v bodě V.1 – i cíle formulované na úrovni regulace zásad územního rozvoje jsou teleologickými finálními normami. I zde tedy platí, že cíle mohou být v přirozené kolizi a jejich dosahování reálnými plánovacími procesy v území je možné pouze relativně (poměrně). Proto krajský soud v této části odůvodnění obecně odkazuje na svou argumentaci v bodě V.1 a konkrétně uvádí následující. Mezi A1 ZÚR JMK a ZÚR JMK je navíc vztah obdobný jako vztah mezi právním předpisem a jeho novelizací, jen na úrovni opatření obecné povahy. A1 ZÚR

JMK tedy představuje kvazi lex posterior vůči ZÚR JMK. Jejich soulad tak nemusí být bezvýjimečný, přičemž v případě rozporu (implicitního) dostává přednost nová regulace, která má navíc jednoznačně speciální charakter. Nebylo však účelem A1 ZÚR JMK nahrazovat obecné cíle (priority) ZÚR, ale spíše dopracovat některé koridory, které byly podmíněny dodatečným prozkoumáním a konsensem.

124. Priority stanovené ZÚR JMK systematicky navazují na priority stanovené v PÚR. Konkrétně navrhovatel odkazuje jednak na prioritu v odst. 12: *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí*. Navrhovatel tvrdí, že předmětné koridory mají negativní vliv na životní prostředí a zdraví lidí, konkrétně vlivem hluku z dopravních koridorů na zástavbu.
125. K této námitce krajský soud podotýká, že dílčí negativní vliv dopravních koridorů DS51 a DS55 byl skutečně zmíněn ve stanovisku SEA a odpůrce ho nepopírá. Na druhé straně by ale dílčí negativní vlivy měly být vyváženy efektem vyvedení tranzitní dopravy mimo dotčené obce, což by se mělo pozitivně projevit nejen na ovzduší, ale též hlukovým zatížením v intravilánech dotčených obcí. Lze poukázat i na závěry v podkladové Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, resp. Dodatek ke hlukové a rozptylové studii (kapitola E): „*Dále lze konstatovat, že realizaci jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky.*“
126. Dále navrhovatel odkázal na prioritu v odst. 14: *Podporovat péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje, které vytvářejí charakteristické znaky území, přispívají k jeho identifikaci a posilují vztah obyvatelstva k území kraje*. Navrhovatel je toho názoru, že navržené řešení zhoršuje situaci v zájmovém území.
127. Tuto námitku krajský soud považuje za pouhé opakování (recyklaci) námítky vznesené v rámci prvního návrhového bodu (viz argumentace v bodech V.1 a V.2), a to v mírně modifikovaném kontextu. Podle názoru krajského soudu k žádnému razantnímu zhoršení situace v zájmovém území nedojde, naopak trasování uvedených koridorů pomůže odvést dopravní zátěž z center dotčených obcí a – jak soud podrobněji zdůvodnil – zásadním způsobem se nedotkne přírodních a kulturních hodnot v krajině. Popsané zásahy do Památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova a Přírodní památky Písky byly vyhodnoceny výše a soud na toto hodnocení odkazuje.
128. Dále navrhovatel odkázal na prioritu v odst. 15: *Vytvářet územní podmínky pro podporu plánování venkovských území a oblastí zejména s ohledem na možnosti rozvoje primárního sektoru, ochranu kvalitní zemědělské půdy a ekologickou funkci krajiny*. K tomu navrhovatel uvedl, že navržené řešení má negativní vliv na ZPF a ekologickou funkci krajiny.
129. Krajský soud uvádí, že tvrzení navrhovatele o zásahu do ZPF je nepochybně pravdivé. Konkrétně se touto argumentací soud vypořádal výše (viz bod V.2). Je úkolem dalších fází územního plánování, aby byly tyto zásahy minimalizovány, na což odpůrce v textové části výroku A1 ZÚR JMK (kapitola A1, bod 66) pamatoval ve vztahu k dopravním koridorům DS51 a DS55. Ve vztahu ke koridoru TEE27 se požadavek minimalizace vlivu na zábor ZPF neuvádí, ovšem je potřeba poznamenat, že v dotčeném území je tento energokoridor trasován hlavně ve stopě již existujícího vedení vysokého napětí, a tudíž k dalšímu zásadnímu záboru ZPF v této oblasti by dojít nemělo.

130. Dále navrhovatel poukázal na prioritu v odst. 16: *Podporovat stabilizaci a rozvoj hospodářských funkcí a sociální soudržnosti v území kraje. Zvláště v metropolitní rozvojové oblasti Brno a rozvojových osách vymezených podle politiky územního rozvoje a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na: a) vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí, s cílem podpořit zajištění sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou, podpořit příznivá urbanistická a architektonická řešení, zajistit dostatečná zastoupení veřejné zeleně a zachování prostupnosti krajiny.* K tomu navrhovatel namítá, že odpůrce zjevně nedbal na vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí zájmového území.
131. Krajský soud k této polemice uvádí, že tato námitka není nijak blíže zdůvodněna, pokud soud odhlédne od toho, že ji navrhovatel zřejmě chápe jako určité zastřešení všech vznesených dílčích námitek. Navrhovatel zde znovu polemizuje s primárním účelovým určením dotčeného území a prosazuje vyšší míru rekreačního využití. Územně-plánovací úvahy odpůrce se však ubíraly jiným směrem. Podrobněji se k těmto námitkám navrhovatele soud vyjádřil v bodě V.1 odůvodnění tohoto rozsudku.

VI. Shrnutí a náklady řízení

132. Souhrnně vzato krajský soud uzavírá, že ve světle vznesených návrhových bodů přezkoumával jednotlivá napadená místa A1 ZÚR JMK i ve vzájemné souvislosti, ale neshledal, že by napadené části předmětného opatření obecné povahy byly nepřezkoumatelné či nezákonné. Přitom zvážil i kritéria principu proporcionality jako komponenty přezkumu zákonnosti opatření obecné povahy. Řada námitek navrhovatele je svou povahou také předčasných, neboť by měly své místo teprve v navazujících stadiích pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace dotčených obcí.
133. 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.)
134. Na základě všeho shora uvedeného a 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**.
135. 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 neúspěšný navrhovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení a odpůrce náhradu nákladů řízení nepožadoval.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 20. ledna 2022

JUDr. Jaroslava Skoumalová, v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení:
K. M.