



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu JUDr. Davida Rause, Ph.D., soudce JUDr. Martina Kopy, Ph.D., a soudkyně Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., v právní věci

navrhovatelů: a) **P. S.**

bytem X

b) **Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z.s.**

sídlem Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice

oba zastoupeni RNDr. M. P.

bytem X

proti

odpůrcům:

a) **město Mikulov**

sídlem Náměstí 1, 692 20 Mikulov

b) **Jihomoravský kraj**

sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

oba zastoupeni Mgr. Ing. Jánem Bahýřem, advokátem

sídlem Kotlářská 912/29, 602 00 Brno

za účasti:

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu

sídlem Cejl 866/50a, 602 00 Brno

o návrhu na zrušení částí opatření obecné povahy – Územní plán Mikulov - vydaného zastupitelstvem města Mikulov dne 22. 12. 2020, v částech vymezení ploch Z74, Z75 a Z87, a společném návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje – vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 5. 10. 2016, v části vymezující koridor DS04 dálnice D52 Mikulov – Mikulov – hranice ČR/Rakousko, včetně souvisejících staveb,

takto:

- I. Návrh **se** v části směřující proti opatření obecné povahy – Územní plán Mikulov - vydanému zastupitelstvem města Mikulov dne 22. 12. 2020, v částech vymezení ploch Z74, Z75 a Z87, **zamítá**.
- II. Návrh **se** v části směřující proti opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje – vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 5. 10.

2016, v části vymezující koridor DS04 dálnice D52 Mikulov – Mikulov – hranice ČR/Rakousko, včetně souvisejících staveb, **odmítá**.

- III. Navrhovatelé **nemají právo** na náhradu nákladů řízení.
- IV. Odpůrci a) **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- V. Odpůrce b) **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- VI. Osoba zúčastněná na řízení **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení podstaty věci

1. Navrhovatelé se domáhají zrušení částí opatření obecné povahy – Územní plán Mikulov („územní plán Mikulov“). Zastupitelstvo města Mikulov ho vydalo dne 22. 12. 2020. Navrhovatelé konkrétně požadují zrušení územního plánu Mikulov v částech vymezení ploch Z74, Z75 a Z87. Ty souvisí s připravovanou výstavbou dálnice D52. Kromě toho navrhovatelé vznáší společný (incidenční) návrh na zrušení části opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje („ZÚR JMK“). Zastupitelstvo Jihomoravského kraje jej vydalo dne 5. 10. 2016. Tento návrh směřuje ke zrušení ZÚR JMK v části vymezující koridor DS04 dálnice D52 Mikulov – Mikulov – hranice ČR/Rakousko, včetně souvisejících staveb.

II. Shrnutí návrhu

2. Navrhovatelé po podrobném popisu procesu přijímání napadených částí územního plánu Mikulova a ZÚR JMK vznáší námitky vůči oběma opatřením obecné povahy. Územní plán Mikulova podle nich odporuje ZÚR JMK, protože měl vymezit **doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov**, ale nevymezil ji. ZÚR JMK zahrnují dva záměry nových nadmístních komunikací: dálnici D52 v úseku „D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko“ a „doprovodnou komunikaci k D52 (II/395 Pohořelice - Mikulov)“. Záměr doprovodné komunikace je samostatným nadmístním záměrem. Vzhledem k jejímu účelu i významu je samostatnou krajskou silnicí. Není přitom úplně neznámou silnicí. Vybudovaná a provozovaná část této komunikace je západně od úseku dálnice D52 Rajhrad – Pohořelice a končí na současné silnici I/52. Silnice II/395 Pohořelice – Mikulov měla být prodloužením již existujícího úseku této komunikace. Územní plán Mikulova, ani vyhodnocení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí („SEA“) ji ovšem nijak nezmiňují. Tím vznikl rozpor s ZÚR JMK, pro který je nutné zrušit územní plán Mikulova v částech týkajících se dálnice D52, tedy v plochách Z74, Z75 a Z87.
3. Navrhovatelé dále namítají, že ZÚR JMK vymezují koridor DS04 v **maximální šíři 200 metrů**. Zpřesňovaný koridor v územním plánu Mikulova tedy nesmí nikde tuto šíři přesáhnout. Současně územní plán Mikulov musí dokládat, že v předmětném 200 metrů širokém koridoru jsou dva realizovatelné nadmístní záměry, dvě nadmístní komunikace, tj. dálnice D52 a silnice II/395. To ovšem nedokládá. ZÚR JMK definovaly koridor následovně: „D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR/Rakousko, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba)“. Tento koridor vymezuje v územním plánu Mikulova plocha Z74. Tato plocha však na řadě míst významně přesahuje maximální šíři 200 m.

Navrhovatelé dodávají, že kromě plochy Z74 daný koridor vymezuje i související stavba zaujímající plochu Z75 (měli zde podle další argumentace, rozvedené v replice k vyjádření města Mikulov, zřejmě na mysli plochu Z87). Tato vzniklá plocha pro D52 včetně souvisejících staveb významně přesahuje maximální šíři 200 m. Územní plán Mikulova navíc tuto šíři překračuje v bezprostřední blízkosti rodinného domu navrhovatele a).

4. Následně navrhovatelé napadají **vymezení plochy Z75**. Územní plán Mikulova ji vymezuje „pro realizaci nadmístního dopravního záměru homogenizace silnice 1/40 Mikulov - Sedlec a propojení dálnice D52 a silnice 1/40, včetně souvisejících staveb“. Definuje novou trasu silnice I/40 od mimoúrovňové křižovatky („MÚK“) Mikulov-jih k současné trase silnice I/43, tj. v délce cca jednoho km. Jedná se o návrhový koridor, který nemá oporu v ZÚR JMK a je s nimi tedy v rozporu. Vymezit nové koridory nadmístních komunikací (zde dokonce komunikace státní a ne krajské) může pouze kraj, nikoliv obec. Ustanovení § 43 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu („stavební zákon“) zakotvuje výjimku, podle které: „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí.“ Ve vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti („vyhláška č. 500/2006 Sb.“) se v příloze č. 7 nazvané „Náležitosti obsahu územního plánu“ v části II závazně stanoví obsah odůvodnění územního plánu, přičemž podle odst. 1 písm. c) je nutné doložit „výčet záležitostí nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení.“ Odůvodnění územního plánu Mikulova tuto kapitolu nezahrnuje a ani nikde jinde se nedokládá použití této výjimky. Vymezení plochy Z75 proto odporuje zákonu.
5. V poslední skupině námitek navrhovatelé upozorňují na jimi vnímanou **nezákonnost vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova**. Nejprve uvádějí, že neproběhlo řádné posouzení **kumulativních vlivů** v SEA. Toto vyhodnocení musí vycházet z principu předběžné opatrnosti a musí se zaměřit na nejhorší variantu. Současně nestačí vlivy pouze identifikovat, ale je nutné je i vyhodnotit. Nejen kvalitativně, ale i kvantitativně. Kompenzační opatření se pak musí stanovit na základě těchto vyhodnocení. SEA k územnímu plánu Mikulova neposuzuje kumulativní vlivy stávajících a ani nově navržených komunikací, tj. zejména dálnice D52 a silnic I/40 a I/52. Předmětem vyhodnocení nebyla ani nevymezená doprovodná komunikace II/385. Pro nově vymezované záměry absentují kompenzační opatření. Dálnice D52 je součástí transevropské komunikace sítě TEN-T. Za nejzásadnější negativní vlivy odpovídá těžká nákladní (kamionová) doprava. Tato doprava má zásadní negativní vlivy i proto, že má vysokou intenzitu i v noční době, kdy platí přísnější hygienické limity hlučnosti. Bylo proto naprosto zásadní v SEA o této problematice pojednat. To se nestalo.
6. Na řadě míst posouzení SEA odkazuje na **ochranu krajiny a ochranu panoramat Mikulova**. SEA přitom neposuzuje negativní vliv D52 jak na krajinu, tak i na chráněná panoramata. Závazné stanovisko EIA z roku 2005 požadovalo MÚK řešit v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Již v roce 2007 CHKO Pálava/Agentura ochrany přírody a krajiny ČR („AOPK“) informovala Krajský úřad Jihomoravského kraje („krajský úřad“) o významném

nálezu biotopů vzácných slanomilných rostlin těsně u zastavěné oblasti Mikulova v linii, kde měla být trasa rychlostní komunikace R52. Tuto lokalitu AOPK nazvala „*Slanisko v trojúhelníku*“. Tato lokalita je i nadále v koridoru D52. Doposud známé návrhy, jak reagovat na tuto lokalitu, zahrnují nutnost vybudovat estakádu nad částí této lokality. Nelze proto dodržet stanovené podmínky závazného stanoviska EIA o zahloubení komunikace.

7. Použití estakády pro D52 v lokalitě „slaniska“ má zásadní dopady i pro navýšení úrovně hluchnosti generované dálnicí D52 jako součásti transevropské komunikace sítě TEN-T. Estakádu lze těžko „odhlučňovat“. Musely by se zde každopádně instalovat vysoké protihlukové stěny. Uvážili-li se výška silničního tělesa na estakádě a výška protihlukových stěn, je výška takovéto stavby enormní. Nepochybně se jedná o stavbu, která mění krajinný ráz a která má zásadní dopad do chráněných panoramat města Mikulov. To vše SEA pominulo. Stejně jako závazný výnos Ministerstva kultury ČR ze dne 13. 4. 1982 o prohlášení historického jádra města Mikulova za památkovou rezervaci, který v § 1 odst. 2 písm. b) stanovil, že předmětem památkové péče jsou hlavní městské dominanty, a to i v dálkových pohledech. Tyto pohledy nepochybně zásadním způsobem narušují stavby jako estakáda transevropské dálnice D52 přes území „slaniska“.
8. Další výtku navrhovatelů vůči SEA se týká **hluchnosti**. K návrhu zadání územního plánu Mikulova vydal krajský úřad stanovisko ze dne 18. 5. 2015, č. j. JMK 50382/2015 („stanovisko krajského úřadu“), v němž se mj. uvádí: „*Obecně platí, že není vhodná těsná návaznost obytné zástavby a ploch pro výrobu, průmysl nebo činnosti omezující okolní obytnou zástavbu, zejména z důvodu předcházení problémům obtěžování obyvatel hlukem, emisemi z dopravy, případně zápachem. Proto je nutné zvolit umístění objektů pro stálé bydlení v dostatečné vzdálenosti od stávajících zdrojů znečišťování ovzduší, průmyslových areálů, smíšených výrobních areálů apod.*“ To je jistě pravda. Pravdou je ale i opak, tj. že není vhodná těsná návaznost nově vymezovaných koridorů dopravy vzhledem k existujícím obytným zónám města. SEA proto mělo posoudit dálnici D52 a všechny ostatní hlavní komunikace z hlediska hluchnosti. Město Mikulov si uvědomovalo tento nedostatek a nechalo si zpracovat hlukovou studii. Tu však zatěžují procesní i věcné vady. Nemůže napravovat nedostatečnost procesu vyhodnocení SEA a dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území („VVURÚ“). Právní předpisy předpokládají konkrétní proces vyhodnocení SEA v návaznosti na proces pořizování územně plánovací dokumentace. Nelze postupovat nějakými *ad hoc* procesy. Hluková studie je vadná i věcně. Nepoužila metodiku vyhodnocování hluchnosti z dopravy podle směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí („směrnice o hodnocení hluku“).
9. Podle navrhovatelů SEA nesplnilo ani požadavky na posouzení **znečištění ovzduší**. Stanovisko krajského úřadu uvádí: „*Při zpracování návrhu ÚP Mikulov je nutno postupovat v souladu se základním požadavkem na snižování úrovně znečištění i znečišťování vnějšího ovzduší (...). Zpracovatelé jsou povinni navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ovzduší a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom je třeba vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na kvalitu ovzduší, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením. Obsah vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na kvalitu ovzduší musí reflektovat Generální rozptylovou studii JMK a ÚAPJMK (imisní znečištění území).*“ SEA proto mělo posoudit dálnici D52 a všechny ostatní

hlavní komunikace z hlediska znečištění ovzduší. Nestalo se tak. SEA a celý postup pořizování územního plánu Mikulova také neprobíhal tak, jak požadoval nadřízený orgán územního plánování. Podle něj se mělo při zpracování návrhu územního plánu Mikulova postupovat v souladu se základním požadavkem na snižování úrovně znečištění i znečišťování vnějšího ovzduší. Zpracovatelé měli povinnost navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ovzduší a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Město Mikulov si uvědomovalo tento nedostatek a nechalo si zpracovat rozptylovou studii. Tu však zatěžují procesní i věcné vady. Nemůže napravovat nedostatečnost procesu vyhodnocení SEA a dokumentace VVURÚ. Navrhovatelé opakují, že právo předpokládá určitý proces vyhodnocení SEA v návaznosti na pořizování územně plánovací dokumentace a nelze využít nějaké *ad hoc* procesy.

10. Navrhovatelé spatřují vady i v otázce **naturového hodnocení**. Nedošlo totiž k tomuto posouzení dálnice D52 včetně parkoviště v ploše Z87 a změny silnice I/40. Pro dálnici D52 reálné hodnocení chybí i v naturovém hodnocení z listopadu 2016. Odkazuje se na proces EIA, avšak tyto odkazy jsou zcela nespecifické. Nelze je akceptovat jako reálné a přesvědčivě zdůvodněné hodnocení. Plocha Z87 přilehlá k ploše Z74 se nehodnotí vůbec. V případě pozemků parc. č. X, Xa a č. Xb dochází ke střetům z naturového hlediska a tento střet je významný i z hlediska nového trasování silnice I/40. Chybí zde tedy jednoznačné vyhodnocení a nestanoví se ani kompenzační opatření.
11. Navrhovatelé dále upozorňují, že v ptačí oblasti Pálava se vyskytují prioritní chráněné biotopy, chráněné společně s ptačí populací. Do nich nelze zasahovat bez souhlasu Evropské komise. Tento souhlas ovšem není ve spise. Koridor pro dálnici D52 proto odporuje podmínkám ochrany území NATURA 2000. Opomíjí to i stanoviska ve spise. Podle § 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb. („ZOPK“) platí, že *„[j]de-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise.“* Navrhovatelé odkazují rovněž na čl. 6 odst. 4 směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: *„Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.“* Navrhovaný zásah do lokality NATURA 2000, vyhlášené včetně prioritních biotopů, se Evropské komisi neoznámil.
12. Další vadu navrhovatelé spatřují v **nesplnění úkolů územního plánování plynoucích ze ZÚR JMK**. Šlo o následující úkoly: *„Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem (...) na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Nature 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně (...)“* Jak dokládá textová část územního plánu Mikulova i obsah dokumentace VVURÚ, včetně SEA a posouzení z

hlediska NATURA 2000, tyto úkoly Město Mikulov nesplnilo. Navíc se zde tyto úkoly ani nezmiňují. Trasu D52 město Mikulov nijak neoptimalizovalo. Minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu neprovedlo. To ostatně dokazuje i naprosto nevhodné vymezení D52 z hlediska rodinného domu navrhovatele 1) a dalších domů v této lokalitě. O zajištění splnění hlukových limitů se územní plán Mikulova ani nepokusil. Nelze v něm nalézt průkaz provedení minimalizace vlivů na CHKO Pálava či na lokalitu soustavy Natura 2000 - ptačí oblasti Pálava.

13. Územní plán Mikulova pak podle navrhovatelů nenaplnil **podmínky stanovené v SEA pro ZÚR JMK**. Obojí mělo naplnit podmínky realizovatelnosti těchto koncepcí, jak vyplývá z § 18 odst. 1 stavebního zákona, podle kterého: *„Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu.“* Předpoklady pro výstavbu znamenají, že nově navrhované záměry územně plánovací dokumentace prokazatelně a přezkoumatelně doloží jako realizovatelné. Toto břemeno musí unést pořizovatel. V územním plánu Mikulova však zcela absentuje naplnění tohoto úkolu. Navrhovatelé poukazují na Přílohu č. 2 k SEA pro ZÚR JMK, podle které: *„Využití koridoru DS04 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.“* Mezi opatřeními, která SEA k ZÚR JMK stanoví jako podmiňující pro realizovatelnost, jsou např. tato: *„Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK ... Mikulov jih). Po vybudování komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objíždění placených úseků). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit protihluková opatření. Zajistit dostatečnou průchodnost území.“* Územní plán Mikulova nepojednává ani o jednom z těchto opatření. Měl také stanovit konkrétní kompenzační opatření.
14. Stanovisko SEA zcela ignoruje komunikaci II/395 i všechna výše uvedená pochybení hodnocení SEA. Podle názoru navrhovatelů je to důvod ke zrušení územního plánu jako celku.
15. Ve zbytku se již navrhovatelé zaměřují na zdůvodnění incidenčního návrhu na zrušení relevantní části ZÚR JMK. Jeho přípustnost odvozují od § 101a odst. 1 věty druhé zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní („s. ř. s.“). Možnost podat incidenční návrh na zrušení opatření obecné povahy se totiž váže na podání žaloby *nebo jiného návrhu* ve věci, ve které bylo opatření obecné povahy užito. V této věci navrhovatelé podávají návrh na zrušení části územního plánu Mikulova, při jehož přijímání bylo podle jejich názoru užito ZÚR JMK, které tak v relevantní části napadají incidenčním návrhem. Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 9. 2016, č. j. 5 As 194/2014-36, se přitom na incidenční návrhy neuplatní lhůta podle § 101b odst. 1 s. ř. s. Proto tu podle navrhovatelů není žádný procesní důvod pro odmítnutí incidenčního návrhu na zrušení příslušné části ZÚR JMK.

III. Vyjádření odpůrců k návrhu

16. Město Mikulov úvodem upozorňuje, že se v případě plochy Z87 jedná o plochu pro parkoviště pro golfový areál, u níž územní plán v podmínkách nařizuje v navazujícím řízení řešit podmínky ochrany CHKO a Natura 2000 – ptačí oblast Pálava. K této části návrhu nesměřuje žádná relevantní argumentace navrhovatelů. Jedná se nejspíše o omyl. Návrh na zrušení této plochy plyne toliko ze zmínky jejího dotyku s plochou Z74. Ač

plochy Z74 a Z87 z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu tvoří ve vzájemném dotyku jeden souvislý celek, nejedná se o funkčně podmíněný celek, nýbrž zcela nezávislé záměry. Město Mikulov dále rozvádí svou argumentaci pouze k plochám Z74 a Z75, k nimž se ve skutečnosti návrh vztahuje.

17. V případě města Mikulov nevyvstala potřeba vymezení souběžné komunikace II/395. Krajský úřad s tím z hlediska koordinace zájmů v území podle § 50 odst. 7 stavebního zákona souhlasil. Chybějí pro to totiž obecné důvody. Na území města zůstává pro obsluhu území v plném rozsahu stávající silnice I/52. Není proto potřeba tuto silnici nahradit obdobnou silnicí. Uvedený rozdíl v potřebě zachování místního systému propojení místních komunikací lze vysledovat v obcích severně od Mikulova, mezi nimiž za současného stavu leží silnice I/52. Stávající silnice obsahuje řadu úrovněvých křižovatek, které v území v případě realizace dálnice D52 nahradí MÚK. Z toho plyne nutnost koordinace územních nároků křižovatek, včetně sjezdů a nájezdů. Pro lokální zdrojovou a cílovou dopravu bude možné se úplně vyhnout placenému dálničnímu spojení. Již v průběhu pořizování územního plánu Mikulova Ředitelství silnic a dálnic („ŘSD“) coby investor D52 požádalo o územní rozhodnutí na stavbu obchvatu Mikulova (technická studie byla k dispozici již v roce 2014). Proto nebylo mezi městem Mikulov a krajským úřadem sporu, že se s realizací doprovodné komunikace II/395 na území města nepočítá.
18. Územní plán Mikulova nepřebírá záměry ze ZÚR JMK bez dalšího upřesnění. To se odehrává v průběhu pořizování, zpravidla na základě přesnějších mapových podkladů a podrobnějších znalostí o území a záměru. Město Mikulov zjistilo, že plochu Z74 musí upravit, aby nezasahovala do plochy bydlení, v níž vlastní nemovitosti navrhopatel a). Územní plán Mikulova je i podle krajského úřadu v souladu se ZÚR JMK co do šířky koridoru pro dálnici D52. Nad tento rozsah doplňuje plochu dopravní infrastruktury v přímé návaznosti na plochu pro dálnici D52. Zaručí tím zachování místních spojení, protínajících záměr dálnice D52. Pokud na tyto jednotlivosti navrhopatelé poukazují, nejde o rozpor se ZÚR JMK. Město Mikulov jen na svém území vymezilo plochu pro dopravu umožňující obnovení protnutých místních spojení. Dálnice D52 pro ně bude tvořit neprostupnou bariéru. Úkolem města Mikulov je péče o všestranný rozvoj území. Odmítá rezignovat na místní zájmy, které v územním plánu Mikulova prosazuje. Požadavek na zrušení plochy Z74 se jeví jako zjevně přehnaný formalismus. Omyl navrhopatelů, kterého se dopouštějí při spojování ploch Z74 a Z87, je bez dalšího patrný z výkresu veřejně prospěšných staveb, z něhož je bez dalšího zřejmé, že tyto plochy jsou jen u sebe.
19. Jak plyne z výkresu veřejně prospěšných staveb, město Mikulov vymezilo plochu Z75 v rozsahu plochy ZD2 v souladu se ZÚR JMK. Dané řešení není z pohledu města Mikulov optimální. Do zastavěného území přivádí dopravu, která se tomuto obydlenému území může vyhnout. Za tímto účelem Město Mikulov v území našlo a do územního plánu Mikulova zahrnuje plochu Z75 v rozsahu plochy VD1 podle výkresu veřejně prospěšných staveb. V hlavním výkresu je u této plochy zřetelné značení, že se jedná o záměr propojení dálnice D52 a silnice I/40. Obdobně textová část územního plánu Mikulova uvádí, že se nejedná o plochu toliko pro homogenizaci stávající silnice I/40, nýbrž i spojení této silnice s dálnicí D52. S ohledem na totožnost zobrazení funkční plochy pro silniční dopravu vymezil projektant obě části záměru Z75 v hlavním výkresu do jediné plochy. Po funkční

stránce tedy návrh navrhovatelů zcela zjevně neodpovídá zvolené regulaci a prakticky pomíjí její smysl a účel.

20. K námitce neposouzení kumulativních vlivů město Mikulov uvádí, že z navrhovatelů uváděných komunikací je navrhovanou ve smyslu nového zdroje znečištění toliko plocha pro dálnici D52. Ostatní zmíněné stávající dopravní stavby jsou při posuzování zdrojem v místě přítomným. Při posouzení vlivů se k nim proto přistupuje jako k tzv. pozadí, k němuž se zjišťuje přípustnost přivedení nového zdroje z hlediska předpokládaného navýšení celkových imisí. Samotné podrobné posouzení přínosu dálnice D52 z hlediska hluku a rozptylu město Mikulov provedlo v podrobných studiích hluku a rozptylu. Zastupitelstvo tedy mělo před vydáním územního plánu Mikulova dostatečné podklady, které umožnily zastupitelům před hlasováním o návrhu poznat stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti v rozsahu nezbytném pro rozhodování. Obě studie vznikly v roce 2019. Opakované veřejné projednání návrhu územního plánu Mikulova proběhlo až 25. 8. 2020.
21. K potenciálnímu provedení estakády pro záměr D52 lokalitou „slaniska“ se město Mikulov velice podrobně vyjádřilo v odůvodnění rozhodnutí o námitkách jednoho z navrhovatelů, na které odkazuje. Obdobně se v rozhodnutí o námitkách vyjádřilo k domnělému neposouzení vlivů na krajinu a chráněná panoramata. K neposouzení D52 a parkoviště v ploše Z87 a změny I/40 lze toliko uvést, že tyto záměry spolu nesouvisí a nejsou vzájemně podmíněné, což jasně plyne z napadeného opatření obecné povahy. U ostatních námitek o ochraně životního prostředí se město Mikulov také odkazuje na obsah rozhodnutí o námitkách druhého z navrhovatelů. Ve vztahu k domnělému nenaplnění podmínek SEA pro ZÚR JMK odpůrce uvádí, že trasu DS04 optimalizoval, jak již výše uvedl, a ostatní z podmínek budou předmětem realizace až v případě výstavby D52.
22. Jihomoravský kraj v reakci na incidenční návrh navrhovatelů uvedl, že koridor DS04 byl předmětem incidenčního návrhu spojeného se žalobou projednávanou Krajským soudem v Brně pod sp. zn. 63 A 2/2021. V tomto řízení soud incidenční návrh na zrušení ZÚR JMK shledal nepřipustným. Incidenční přezkum je možný jen v případě primárního soudního přezkumu individuálního rozhodnutí, tj. konkrétního zásahu do práv jednotlivce. V nyní projednávaném případě nelze incidenční přezkum provést. Jednalo by se o násobení abstraktního soudního přezkumu, což ze soudního řádu správního nelze nikterak dovodit. Přezkum napadeného koridoru DS04 již krajský soud provedl v řízení pod sp. zn. 65 A 3/2017, tento přezkum následně potvrdil Nejvyšší správní soud v řízení pod sp. zn. 2 As 122/2018 i Ústavní soud v řízení pod sp. zn. IV. ÚS 2682/19. Žádný z těchto soudů koridor DS04 (ani z části) nezrušil.

IV. Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrců

23. Dne 19. 4. 2022 zástupce navrhovatelů doručil osobně krajskému soudu repliku k vyjádření města Mikulov k jejich návrhu (toto vyjádření jim soud doručil 6. 4. 2022). Navrhovatelé v replice avizovali ještě podání repliky k vyjádření Jihomoravského kraje „cca dne 25. 4. 2022“ a vyjádřili s odkazem na princip rovnosti zbraní jistotu, že na podání této repliky soud vyčká (k tomu viz bod 33 níže). Co do jejich podstaty opakují námitky vůči nevymezení doprovodné komunikace II/395 *Pohořelice – Mikulov*. Nad rámec toho, co již uvedli v návrhu, nově obecně poukazují na dopady překročení maximální možné šířky

koridoru pro dálnici D52, které podle nich mohou vytvářet právní nejistotu v územních a vyvlastňovacích řízeních.

24. Navrhovatelé pak rozvádějí svoji námitku překročení maximální možné šířky koridoru „spojením“ ploch Z74 a Z87. Jde podle krajského úřadu o jednotnou plochu z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu. Nejde o bezvýznamný dotyk obou ploch. Z územního plánu Mikulova neplyne, že by šlo o plochu nezávislou na ploše Z74, jak tvrdí město Mikulov. Neplyne to ani ze stanoviska SEA. Navrhovatelé dodávají, že formální vypuštění plochy rodinného domu navrhovatele a) „*lokalizovaným vyříznutím z koridoru*“ a jejího nejbližšího okolí z vyšrafovaného koridoru nic nemění na faktickém zahrnutí jeho nemovitosti do ohrožené plochy.
25. Navrhovatelé se pak v replice vrací k námitkám vůči ploše Z75 a vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova. K otázce posouzení kumulativních vlivů odkazují na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526. Jeho požadavky nemělo město Mikulov respektovat. Posouzení ochrany krajiny a panoramat podle navrhovatelů nelze vypořádat odkazem na rozhodnutí o připomínkách a námitkách. Ve zbytku již navrhovatelé ve svém jádru opakují dříve vznesené námitky a nepřináší do řízení nad jejich rámec přípustné nové argumenty, které by měnily či doplňovaly podstatu již uplatněných návrhových bodů.

V. Procesní pozice osoby zúčastněné na řízení

26. Do řízení o návrhu navrhovatelů se prostřednictvím statutárního zástupce RNDr. M. P., který zastupuje i navrhovatele, jako osoba zúčastněná na řízení přihlásil spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu. Územní plán Mikulova a ZÚR JMK se podle jejich slov dotýkají jejich práv.

VI. Posouzení věci krajským soudem

VII. a) Podmínky řízení

27. První podmínkou řízení je aktivní legitimace navrhovatelů k podání návrhu. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526 (č. 2698/2012 Sb. NSS), uvedl: „*Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy je ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. ten, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech vydaným opatřením obecné povahy. Aktivní legitimace navrhovatelů se tak zakládá pouhým tvrzením dotčení na jejich právech (...). V případě územních plánů musí navrhovatel především plausibilně tvrdit, že existuje vztah mezi jeho právní sférou a územím, jež je územním plánem regulováno, a dále musí tvrdit, že dotčení je z povahy věci myslitelné právě danou formou právní regulace, tj. územním plánem s jeho předmětem, obsahem a způsobem regulace (...). Navrhovatelem v řízení o návrhu na zrušení územního plánu nebo jeho části může být „zásadně jen taková osoba, která má přímý a nezprostředkovaný vztah k nějaké části území, které je územním plánem regulováno. (...)“.*
28. O aktivní legitimaci navrhovatelů není mezi účastníky sporu, město Mikulov [zastoupené stejným advokátem jako Jihomoravský kraj] výslovně uznalo, že ji oba navrhovatelé mají. Navrhovatel a) vlastní nemovitosti, kterých se napadené části územního plánu Mikulova přímo dotýkají. Navrhovatel b) je spolkem s místním vztahem k lokalitě regulované napadenými částmi územního plánu Mikulova, jehož předmětem činnosti je – ve zkratce –

ochrana kvality bydlení, veřejného zdraví a životního prostředí v dané oblasti. Splňuje proto podmínky předvídané nálezem Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14. O splnění procesní podmínky aktivní legitimace obou navrhovatelů k podání jejich návrhu v daném rozsahu tedy není důvod pochybovat.

29. Krajský soud dále musel posoudit, zda navrhovatelé podali návrh včas. Územní plán Mikulova nabyl účinnosti dne 20. 1. 2021. Podle § 101b odst. 1 s. ř. s. lze návrh na zrušení opatření obecné povahy podat do jednoho roku ode dne, kdy nabylo účinnosti. Z návrhu také musí plynout, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel opatření obecné povahy nebo jeho část za nezákonné. Navrhovatelé se na krajský soud obrátili ve čtvrtek 20. 1. 2022. Návrh tedy podali včas. Uvádějí v něm, z jakých skutkových a právních důvodů považují příslušnou část opatření obecné povahy za nezákonnou. Tyto procesní podmínky tedy jejich návrh také splňuje.
30. Mezi účastníky pak není sporu – a ani krajský soud nevidí důvod, proč tu pochybovat – o přípustnosti návrhu na zrušení napadených částí územního plánu Mikulova. Sporná již ovšem je **přípustnost incidenčního návrhu na zrušení napadených částí ZÚR JMK**. Navrhovatelé ji odvozují zejména od textu § 101a odst. 1 věta druhá s. ř. s., podle kterého může incidenční návrh podat navrhovatel, „[p]okud je podle zákona současně oprávněn ve věci, ve které bylo opatřením obecné povahy užito, podat ve správním soudnictví žalobu **nebo jiný návrh** (...)“. Za tento *jiný návrh* považují abstraktní návrh na zrušení napadených částí územního plánu Mikulova opřený o § 101a odst. 1 větu první s. ř. s., s nímž právě spojují incidenční návrh na zrušení napadených částí ZÚR JMK, jichž podle jejich názoru bylo při přijímání relevantních částí územního plánu Mikulova užito.
31. Tento incidenční návrh ovšem přípustný není. Jak správně namítá Jihomoravský kraj, touto otázkou se zdejší soud zabýval již ve věci vedené pod sp. zn. 63 A 2/2021. A výrokem II. rozsudku ze dne 1. 7. 2021, č. j. 63 A 2/2021-93, odmítl stejně konstruovaný incidenční návrh vůči ZÚR JMK. Podle tehdejšího názoru soudu se totiž ZÚR JMK při přijímání územního plánu (šlo o pohořelický územní plán) neužilo (viz body 16-19 citovaného rozsudku). Tuto otázku pak rozřešil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 3. 2022, č. j. 2 As 373/2019-50. Vysvětlil v něm, že „[n]ávrh na zrušení zásad územního rozvoje, resp. jejich částí, podle § 101a odst. 1 věty druhé s. ř. s., tedy v režimu tzv. incidenčního přezkumu, nelze podat společně s návrhem na zrušení územního plánu nebo jeho částí.“ (viz body 26-34).
32. Návrh namířený vůči ZÚR JMK nesplňuje potřebné procesní podmínky, ani pokud by ho krajský soud podle obsahu hodnotil jako samostatný abstraktní návrh opřený o § 101a odst. 1 větu první s. ř. s. ZÚR JMK totiž nabyly účinnosti již dne 3. 11. 2016. I z této perspektivy by tedy návrh namířený vůči ZÚR JMK byl opožděným.
33. S ohledem na procesní nepřípustnost návrhu na zrušení napadených částí ZÚR JMK krajský soud nepovažoval za nutné překračovat lhůtu podle § 101d odst. 2 *in fine* s. ř. s. a vyčkávat na avizovanou repliku navrhovatelů vůči vyjádření Jihomoravského kraje k jejich návrhu.
34. Ze stejného důvodu se v dalších částech odůvodnění bude krajský soud věnovat již jen otázce důvodnosti návrhu navrhovatelů na zrušení napadených částí územního plánu Mikulova.

VII. b) Posouzení důvodnosti návrhu na zrušení napadených částí územního plánu Mikulova

Územní plán Mikulova nemusel vymezit doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov

35. Podstatou první námitky navrhovatelů je, že územní plán Mikulova měl kromě plánované dálnice D52 vymezovat ještě i doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov (viz bod 2 výše). Pokud tak neučinil, odporuje to podle nich ZÚR JMK jako nadřazené územně plánovací dokumentaci. Záměr dopravní infrastruktury pro dálnici D52 a pro doprovodnou komunikaci mělo město Mikulov podle navrhovatelů v územním plánu dostatečným způsobem „zpřesnit“.
36. Krajský soud se již obdobné námitce věnoval v rozsudku ze dne 1. 7. 2021, č. j. 63 A 2/2021-93, jen ve vztahu k územnímu plánu města Pohořelice. Jde o míru naplnění zákonného požadavku na konkretizaci („zpřesnění“) v ZÚR JMK vymezeného záměru dopravní infrastruktury pro dálnici D52 a pro doprovodnou komunikaci.
37. Z obsahu ZÚR JMK vyplývá, že pro území Mikulova ZÚR JMK definují pouze návrhové koridory dopravní infrastruktury: *DS04 - D52 Pohořelice - Mikulov - hranice ČR / Rakousko; DS17 I/40 Mikulov – Sedlec západ; DZ07 Trať č. 246 Znojmo – Břeclav; EuroVelo 9; EuroVelo 13, Cyklostezka Brno – Vídeň; a Greenways Praha – Vídeň*. Ve výrokové části ZÚR JMK bod (83) stanovuje úkoly pro územní plánování ve vztahu ke koridoru *DS04 – D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko*, následovně: *a) Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 v součinnosti s dotčenými orgány státní správy, s ohledem na jeho přepravní funkci, požadované technické parametry a návaznost na postupně realizovanou kapacitní silnici A5 Wien – Drasenhofen; b) Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně. c) Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru dálnice D52 v ÚPD dotčených obcí.*
38. Ve vztahu k napadanému koridoru tedy výsledná podoba ZÚR JMK – oproti tomu, co tvrdí navrhovatelé – nestanovuje žádný požadavek na územní plán Mikulova, který by specifikoval možnost (či dokonce povinnost) vymezení nového, v ZÚR JMK samostatně nevymezeného, koridoru pro doprovodnou komunikaci k D52. Územní plán Mikulov by se mohl dostat do rozporu se zákonem, pokud by vymezil samostatný koridor pro doprovodnou komunikaci coby plochu nadmístního významu [§ 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona], přesahující (1) nejen území více obcí v rámci rozšířené působnosti města Mikulov, ale (2) i hranice více obcí s rozšířenou působností, (3) pouze v územním plánu Mikulova a (4) bez opory v ZÚR JMK (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Ao 4/2010-88).
39. Podle § 43 odst. 3 stavebního zákona platí, že „[ú]zemní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje.“ Oním „zpřesňováním“ se tedy rozumí především upřesnění obecných cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a § 19 stavebního zákona) na místní (obecní) úrovni. Citované ustanovení nevyjadřuje nic jiného

než hierarchii nástrojů územního plánování (srov. také nálezy Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15). Nelze ji chápat jako oprávnění či dokonce povinnost obce upravovat si podle svých představ koridory nadmístního významu takového rozsahu, jakým měla podle navrhovatelů být silnice *II/395 Pohořelice – Mikulov*, v rozporu s tím, jak je vymezily zásady územního rozvoje kraje.

40. Z grafické části územního plánu Mikulova i z odůvodnění textové části plyne, že koridor vymezený zejména napadenými plochami Z74 a Z75 vychází ze ZÚR JMK. Zároveň je podle závazných pokynů tam uvedených zpřesňuje, což bylo podle § 36 odst. 5 stavebního zákona jeho povinností (viz str. 46, 63, 86, 93, 111, 127, 169 odůvodnění územního plánu Mikulova). Námitku navrhovatele, že absence vymezení samostatného koridoru pro doprovodnou komunikaci *II/395 Pohořelice – Mikulov* zatížila napadenou část územního plánu vadou nezákonnosti, proto krajský soud neshledává důvodnou. Rozpor se ZÚR JMK v tomto směru nevznikl.
41. Pro úplnost krajský soud dodává, že právě popsany právní názor neodporuje právnímu názoru rozsudku téhož soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 65 A 3/2017-931 (bod 497). Soud v něm (při přezkumu zákonnosti ZÚR JMK) dovodil, že „*požadavek navrhovatelů, aby byla silnice II/395 vymezena jako samostatný koridor, je neodůvodněný, jelikož v ZÚR JMK se vymezují plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), za což bez dalšího silnici druhé třídy, která má sloužit toliko jako doprovodná komunikace dálnice D52, považovat nelze. Tento záměr je již natolik konkrétní, že jeho vymezení bude úkolem územních plánů a dalších nástrojů územního plánování, územního rozhodování a stavebního řádu, u kterých je dána vysoká míra konkretizace jednotlivých záměrů*“. Krajský soud zde ponechává prostor pro uvážení, jakým způsobem přistoupí a jaké nástroje územního plánování dotčené orgány zvolí pro konkretizaci záměru, vymezeného v nadřazené územně plánovací dokumentaci (zde ZÚR JMK) – „*jeho vymezení bude úkolem územních plánů a dalších nástrojů územního plánování, územního rozhodování a stavebního řádu, u kterých je dána vysoká míra konkretizace jednotlivých záměrů*.“
42. Město Mikulov přitom vysvětlilo, že potřeba vymezení souběžné komunikace *II/395 Pohořelice – Mikulov* nakonec nevyvstala. To podle krajského soudu spadá do jeho výše zmíněného prostoru pro uvážení. Souhlasil s tím i krajský úřad z hlediska koordinace zájmů v území podle § 50 odst. 7 stavebního zákona (k nutnosti získat jeho stanovisko o souladu územního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2011, č. j. 2 Ao 6/2011-210). Na území města zůstává pro obsluhu území v plném rozsahu stávající silnice I/52 a další podobnou silnici město Mikulov nepovažovalo za potřebnou. Není proto potřeba tuto silnici nahradit obdobnou silnicí (blíže srov. bod 19 výše).
43. Krajský soud tedy neshledal rozpor územního plánu Mikulova se ZÚR JMK v aspektu tvrzeného nevymezení komunikace *II/395 Pohořelice – Mikulov*. Dané námitky navrhovatelů nejsou důvodné.

*Námitky směřující vůči šířce koridoru nezavdávají důvod pro zrušení napadených ploch
územního plánu Mikulova*

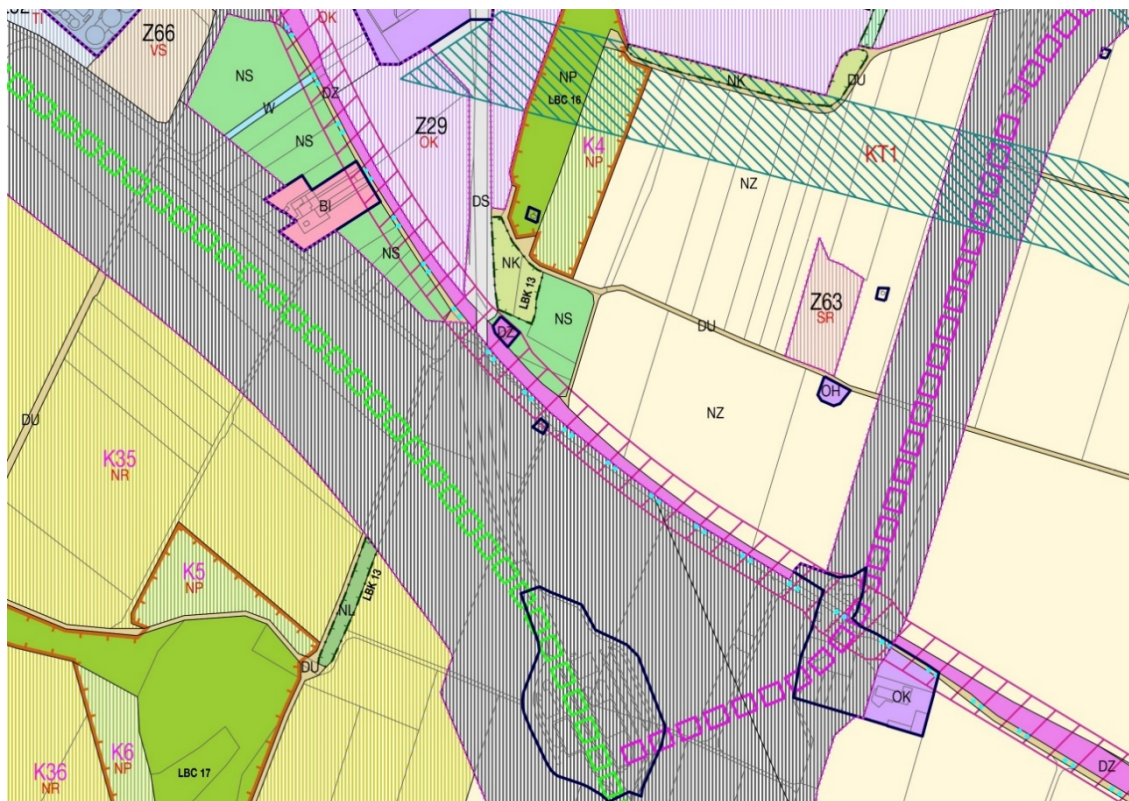
44. Ve své další skupině námitek navrhovatelé napadají šíři koridoru vymezeného plochami Z74 a Z75. Přesahuje podle nich na mnoha místech šířku 200 metrů (včetně doprovodné

komunikace), kterou jako maximální stanovily ZÚR JMK. Je tomu tak mj. v bezprostřední blízkosti rodinného domu navrhovatele a).

45. Tato problematika byla předmětem námitek obou navrhovatelů vůči návrhu územního plánu Mikulova. Navrhovatel a) tehdy uváděl, že koridor pro D52 je v přímém kontaktu s jeho nemovitostmi, resp. ve vzdálenosti pouhých několika desítek metrů. Spatřoval v tom rozpor s § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Koridor podle něj měl být zpřesněním koridoru ze ZÚR JMK, což znamená, že mohl být jen uvnitř koridoru vyplývajícím ze ZÚR JMK. Šířku 200 metrů však přesahuje na jižním okraji plochy s rodinnými domy, kde dosahuje až k existující železniční trati, čímž oblast rodinných domů přímo vklíní do vymezeného koridoru pro dálnici D52.
46. Zastupitelstvo na tyto námitky zareagovalo tak, že územní plán Mikulova přebírá koridor ze ZÚR JMK. Zpracovatel ověřil správnost řešení, které odpovídalo ZÚR JMK. Vysvětlilo, že na základě podrobnější dokumentace – z důvodu návrhu „spojky“ mezi D52 a I/40 a z důvodu zamezení vzniku neobhospodařovatelné zemědělské plochy – došlo k vymezení plochy silniční dopravy až po plochu železnice. Jedná se o prolínání dvou ploch dopravy, a to pro D52 a I/40. Zastupitelstvo přislíbilo ve výkresové části územního plánu zpřesnit hranici mezi plochou Z74 (D52) a plochou Z75 (obchvat, přeložka I/40). Dodalo také, že koridor v daném území je dostatečně široký, aby umožnil umístění dálnice v co možná největší vzdálenosti od staveb rodinných domů. Podkladem byla dokumentace *Technickoekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – st. Hranice ČR/Rakousko* z června 2014 zpracovaná společností PK OSSENDORF s.r.o.
47. Na překročení možné šířky koridoru poukazoval v námitkách i navrhovatel b). Dodával, že ve vymezeném koridoru není žádná doprovodná komunikace. Zastupitelstvo ovšem vysvětlilo, že doprovodná komunikace je součástí navrženého koridoru Z74. Jedná se o související stavbu. Jako na podklad v tomto směru opět odkázalo na *Technickoekonomickou studii v úseku R52 Pohořelice – st. Hranice ČR/Rakousko* z června 2014 zpracovaná společností PK OSSENDORF s.r.o.
48. V neposlední řadě krajský soud ze spisových podkladů odkazuje na stanovisko odboru územního plánování a stavebního řádu krajského úřadu ze dne 10. 7. 2018 k návrhu územního plánu Mikulova, č. j. JMK 85373/2018. Krajský úřad ho vydal po obdržení stanovisek a připomínek, vzájemných konzultacích a po posouzení podle § 50 odst. 7 stavebního zákona. Konstatoval, že se požadavky vyplývající ze ZÚR JMK promítají do návrhu územního plánu Mikulova komplexně. Jeho odůvodnění podle krajského úřadu podrobně vyhodnocuje soulad se ZÚR JMK. Krajský úřad neměl z hlediska posouzení souladu návrhu územního plánu Mikulova se ZÚR žádné připomínky.
49. Krajský soud předesílá, že ho podle § 101d odst. 1 s. ř. s. váží rozsah a důvody návrhu. Navrhovatelé přitom poukazují na jimi vnímaný *formální rozpor* územního plánu Mikulova se ZÚR JMK v otázce maximálně možné šíře daného koridoru, která mohla činit 200 metrů včetně doprovodné komunikace. Jen ve vztahu k navrhovateli a) návrh bez dalšího zmiňuje, že se tento rozpor objevuje *v bezprostřední blízkosti jeho rodinného domu*. Lze v tom spatřovat jistý posun oproti námitkám, ve kterých byl navrhovatel a) konkrétnější. Tento návrhový bod ovšem blíže nezmiňuje, nevysvětluje a nerozebírá, jak konkrétně se tvrzené překročení limitu 200 metrů včetně doprovodné komunikace projevuje vůči právní sféře navrhovatelů. A zejména navrhovatele a). S ohledem na to, jak

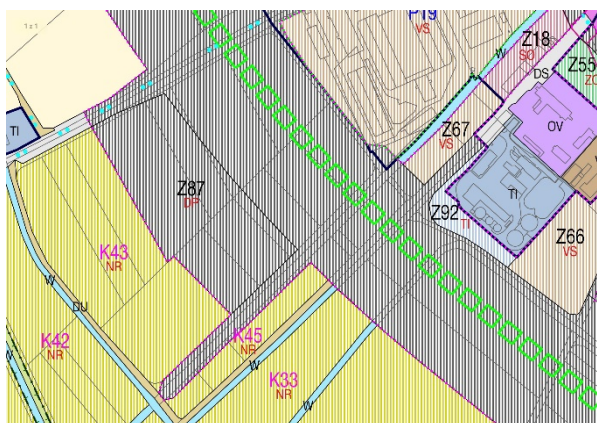
navrhovatelé formulují své námitky, krajskému soudu není jednoznačně zřejmé, jak měl případný nesoulad územního plánu Mikulova se ZÚR JMK zasáhnout do jejich veřejných subjektivních práv.

50. Jak plyne z hlavního výkresu, koridor vymezený plochou Z74 je v přímém kontaktu s plochou individuálního bydlení (BI) navrhovatele a), kterou územní plán Mikulova vyznačuje růžovou barvou. Shora, z levého boku a zespodu ji koridor vymezený plochou Z74 z půlky „obepíná“ [z druhé strany ji obepínají zeleně vyznačené plochy specifické nezastavitelné (NS)]. Plocha navrhovatele a) tak vytváří v ploše Z74 menší „zub“. Navrhovatel a) si na tento přímý kontakt ovšem nijak nyní nestěžuje. V daném místě přímého kontaktu s plochou navrhovatele a) navíc koridor Z74 všude limit 200 metrů splňuje, což krajský soud ověřil z hlavního výkresu. Navrhovatelé vidí problém až v místech „v bezprostřední blízkosti rodinného domu“ navrhovatele a). Jak plyne z hlavního výkresu, jde jim proto zřejmě až o oblast jižněji od plochy navrhovatele a), pod zeleně vyznačenou plochou specifickou nezastavitelnou (NS), která zespodu na plochu navrhovatele a) navazuje. V daných místech a dále až po místa spojení s plochou Z75 již koridor Z74 opravdu začíná limit 200 metrů překračovat.



Aby ovšem mohla argumentace navrhovatelů mít úspěch, museli by jít o dost dále a vysvětlit soudu, v čem toto překročení šířky stanovené ZÚR JMK porušuje jejich práva. Již to, o jakou část koridoru vymezeného plochou Z74 navrhovatelům zřejmě jde, musel krajský soud dovozovat. V čem větší šířka koridoru – která navíc nepřekračuje v daných místech stanovený limit nijak extrémně – omezuje právní sféru navrhovatelů, to však již krajský soud za ně domýšlet nemůže. Navrhovatelé to v návrhu ani v replice odpovídajícím způsobem nevysvětlují.

51. Krajskému soudu navíc připadá rozumné vysvětlení města Mikulov, které zmiňuje, že doplnilo plochu dopravní infrastruktury v přímé návaznosti na plochu pro dálnici D52. Zaručí tím zachování místních spojení, protínajících záměr dálnice D52. Plocha vzniklá spojením ploch Z74 a Z75 má svůj smysl a legitimní účel (viz body 55-63 níže). Za dané situace a s ohledem na to, jak navrhovatelé konstruují svůj návrhový bod, krajský soud souhlasí s městem Mikulov, že by navrhovatelé požadovaný zásah do územního plánu Mikulova pro překročení hranice 200 metrů, jež není nijak extrémní či svévolné, byl přepjatým formalismem.
52. Pokud jde o šířku „spojených“ ploch Z74 a Z87, krajský soud musí při zohlednění obsahu repliky navrhovatelů uvést, že ani v tomto směru není celková argumentace navrhovatelů



důvodná. Opětovně jí lze vytknout chybějící vysvětlení podstaty a intenzity zásahu do vlastní právní sféry. Obecně je pak třeba dodat, že z perspektivy ochrany zemědělského půdního fondu, kterou navrhovatelé prosazují, se sice může jednat o jeden souvislý celek. To ovšem nijak nevyvrací důvodnou argumentaci města Mikulov, že jde ve skutečnosti o oddělené nezávislé záměry a plochy, které nelze „sčítat“ způsobem, jakým to činí navrhovatelé. Již z hlavního výkresu je zjevné oddělení plochy Z87 (viz obrázek pod tímto odstavcem vlevo) a hlavně pak z výkresu veřejně prospěšných staveb (viz obrázek pod tímto odstavcem vpravo) je opravdu jasné, že plocha Z87 ke koridoru vymezenému plochou Z74 nepatří. Samotný koridor Z74 pak v místech, kde se dotýká plochy Z87, šířku 200 metrů nepřekračuje.

53. Krajský soud navíc nesdílí obavy navrhovatelů vyjádřené v jejich replice, že by výsledná podoba územního plánu Mikulova kvůli šířce koridoru vymezeného napadenými plochami způsobovala do budoucna hrozbu pro právní jistotu v územních či vyvlastňovacích řízeních. Pro ně zkrátka bude výchozím podkladem územní plán Mikulova v přijaté podobě. Navrhovatelé nevysvětlují, v čem přesně by to měl být problém.
54. Z těchto důvodů jsou námitky poukazující na nesoulad ZÚR JMK a územního plánu Mikulova co do šíře koridoru souvisejícího se záměrem dálnice D2 vymezeného plochami Z74 a Z75 nedůvodné.

Krajský soud neshledal důvody pro zrušení plochy Z75

55. Třetí skupina námitek navrhovatelů se týká plochy Z75. Jedná se podle nich o návrhový koridor, který nemá oporu v ZÚR JMK. Proto jim odporuje. Vymezit ji mohl pouze kraj,

nikoliv obec. Vymezení plochy Z75 odporuje § 43 odst. 1 stavebního zákona. Územní plán Mikulova navíc nezahrnuje odůvodnění potřeby této plochy podle přílohy č. 7 části II k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a ani nikde jinde nedokládá použití této výjimky.

56. Odůvodnění územního plánu Mikulova v části věnované vyhodnocení souladu se ZÚR JMK uvádí, že trasování plochy Z75 je upřesněním ZÚR JMK (bod 27 na str. 43). Tím podporuje realizaci dopravní infrastruktury, zejména tedy dálnice *D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko* a silnice *I/40 Mikulov – Břeclav* (bod f v části požadavky na uspořádání a využití území v tabulce na str. 44). Vymezením plochy Z75 pak územní plán Mikulova podle svého odůvodnění řeší upřesnění koridorů pro dopravní záměry s vazbou na rozvojovou osu N-OS2, tj. dálnice D52 a silnice I/40 (bod b v části požadavky na územní plánování v tabulce na str. 44). Konkrétně tato plocha zpřesňuje koridor silnice I. třídy *DS17 I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace, včetně souvisejících staveb* (viz první kolonku v tabulce na str. 47).
57. Odůvodnění územního plánu Mikulova pak plochu Z75 výslovně zmiňuje jako nový záměr v souvislosti s požadavkem úpravy silnice I/40 (bod 62 v tabulce na str. 84), resp. jako formu splnění požadavku na prověření a případné navržení dopravní plochy na odlehčení dopravní zátěže na komunikaci *I/52* a *I/40* procházející zastavěným územím města (obchvat města; viz třetí kolonku v tabulce „*Dopravní infrastruktura*“ na str. 86). Jde také o způsob požadovaného dopravního propojení ul. Vídeňská – stará celnice – komunikace *I/52* (viz první kolonku v tabulce na str. 87). Cílem bylo také řešit dopravní problém nedostatečné kapacity silnice I/40 a vysokého podílu tranzitní dopravy na silnici *I/52*. To způsobuje oddělení dvou částí města, což komplikuje motoristickou a cyklistickou dopravu, zvyšuje riziko množství kolizí, což se mělo řešit převedením dopravní zátěže mimo zastavěné území města, jak vyplývá z územně analytických podkladů, doplňujících průzkumů a rozborů (viz druhou kolonku tabulky na str. 93). Podle odůvodnění územního plánu Mikulova má plocha Z75 také řešit hluk z dopravy a zabránit dalšímu nárůstu počtu zasažených nemovitostí, kvůli čemuž bylo třeba zvážit možnost převedení dopravní zátěže mimo dosah rezidenčních lokalit (viz třetí kolonku tabulky na str. 93).
58. Na str. 127 pak lze nalézt popis a odůvodnění plochy změny Z75. Jedná se upřesněnou plochu koridoru silnice I. třídy *I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace, včetně souvisejících staveb* (koridor DS17 podle ZÚR JMK) Na str. 137 odůvodnění územního plánu Mikulova vysvětluje, že „[s]ilnice *I/40* je napojena jižně města na silnici *I/52* a dále pokračuje jihovýchodním směrem na Sedlec a Valtice. Silnice *I/40* je v úseku Mikulov – Břeclav sledována k celkové homogenizaci. Ze ZÚR JMK vyplývá v řešeném území záměr „*DS17 I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace*“ a územní rezerva „*RDS10 I/40 Sedlec, obchvat – ve variantách RDS10-A (varianta severní) a RDS10-B (varianta jižní)*. Územní plán navrhuje plochu Z75 (DS) pro prostorovou úpravu trasy silnice *I/40*. Jedná se o homogenizaci silnice *I/40* jižně Mikulova (s návazností na dálnici *D52 MÚK Mikulov – jih*) a jihozápadně Mušlova (s návazností na obchvat obce Sedlec). Plocha respektuje obě dvě varianty územní rezervy obchvatu obce Sedlec dle ZÚR JMK. Plocha je navržena v šířce budoucího ochranného pásma (tj. 100 m; v přímém úseku, kde se nepředpokládají výrazné změny jen 50 m).“
59. Pokud vyhláška č. 500/2006 Sb. v příloze č. 7 nazvané „*Náležitosti obsahu územního plánu*“ v části II závazně stanoví obsah odůvodnění územního plánu a podle odst. 1 písm. c)

vyžaduje uvést „výčet záležitostí nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení.“, pak výše shrnuté pasáže odůvodnění územního plánu Mikulova podle krajského soudu smysl a účel tohoto ustanovení naplňují. Plyne z nich jasně potřeba vymezení plochy Z75. Lze ji shrnout jako nutnost propojení silnice I/40 a dálnici D52, aby se tím odlehčila dopravní zátěž na komunikaci I/52 a I/40 procházející zastavěným územím města. Dává smysl, aby se v budoucnu případně dalo sjet ze silnice I/40 na dálnici D52 ještě před zastavěným územím. Kromě toho tato plocha plní další výše zmíněné cíle a požadavky. Plocha Z75 přitom nepřekračuje území více obcí v rámci rozšířené působnosti města Mikulov či dokonce hranice více obcí s rozšířenou působností a nemá proto takový rozsah jako navrhovateli v územním plánu Mikulova postrádaná komunikace II/395 Pohořelice – Mikulov. Jde zde proto o něco jiného, než o co šlo u první námitky výše (viz bod 38 a tam uvedená kritéria).

60. Plocha Z75 je pak jednou ze záležitostí nadmístního významu, které popisuje odůvodnění územního plánu Mikulova jako celek. To pro účely naplnění smyslu a účelu daného ustanovení přílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. podle krajského soudu plně postačuje. Z tohoto ustanovení neplyne povinnost, jakou si zřejmě představují navrhovatelé, že by v odůvodnění územního plánu Mikulova byla samostatná kapitola či tabulka, vypočítávající záležitosti nadmístního významu neřešené v ZÚR JMK. Byl by to opět pustý formalismus, pokud by tomuto argumentu krajský soud vyhověl.
61. Pokud pak § 43 odst. 1 *in fine* stavebního zákona stanoví, že „[z]áležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevytloučí.“, postačuje konstatovat, že krajský úřad vymezení plochy odpovídající ploše Z75 nevytloučil. Navrhovatelé to ostatně ani ve svém návrhu netvrdí, jen citují toto ustanovení.
62. Závěrem pak lze vyjádřit porozumění krokům města Mikulov, vysvětleným ve vyjádření k návrhu. Obával se přivedení dopravy do zastavěného území, která se mu ovšem může vyhnout. Proto do územního plánu Mikulova zahrnul plochu Z75 v rozsahu plochy VD1 podle výkresu veřejně prospěšných staveb. Z hlavního výkresu je opravdu zjevné, že se jedná o záměr propojení dálnice D52 a silnice I/40. Lze pak prakticky porozumět i tomu, že projektant s ohledem na totožnost zobrazení funkční plochy pro silniční dopravu vymezil obě části záměru Z75 v hlavním výkresu do jediné plochy. A argumentace navrhovatelů tedy skutečně pomíjí důvody zvolené regulace.
63. Námitky, že územní plán Mikulova vymezuje plochu Z75 v rozporu s použitelnými právními předpisy a ZÚR JMK, tedy nejsou důvodné.

Vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova netrpí vadami, které by vyžadovaly zrušení napadených ploch

64. Poslední skupina námitek se týká vyhodnocení různých kategorií vlivů územního plánu Mikulova. Ve vztahu ke **kumulativním vlivům** vytýkají SEA k územnímu plánu Mikulova, že neposuzuje kumulativní vlivy stávajících a nově navržených komunikací, tj. zejména dálnice D52 a silnic I/40 a I/52. Předmětem vyhodnocení nebyla ani nevymezená doprovodná komunikace II/385. Pro nově vymezované záměry absentují kompenzační

opatření. Dodávají, že dálnice D52 je součástí transevropské komunikace sítě TEN-T. SEA proto podle navrhovatelů měla pojednat o negativních vlivech těžké nákladní dopravy, např. hluchnosti v nočních hodinách.

65. Krajský soud ovšem musí souhlasit s městem Mikulov, že silnice I/40 a I/52 nemusely být předmětem posouzení SEA, protože nejsou novým zdrojem znečištění. Již jsou v místě přítomné a tvoří tzv. pozadí, které hraje roli jen pro přípustnost přivedení nového zdroje odhadovaného navýšení imisí. Tento argument navrhovatelé ani v replice nevyvrací jakýmkoliv odkazem na použitelné právní předpisy či konkrétní a k tomuto tématu přílehlavou judikaturou. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, který se skutkově týkal dřívějších Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 a pohybuje se ve větší míře obecnosti, kvůli které výslovně neřeší specifickou situaci obdobnou této věci, podle krajského soudu taktéž argumentaci navrhovatelů v tomto směru nepodporuje. Stejně tak nebylo třeba se zaměřovat na nevymezenou II/385, kterou územní plán Mikulova nemusel vymezit (viz body 35-43 výše). Není proto ani problém, pokud SEA nehovoří o kompenzačních opatřeních pro tyto komunikace. Dálnice 52 pak předmětem SEA samozřejmě byla. A pokud navrhovatelé poukazují na absenující posouzení hluchnosti nákladní dopravy (zejména v nočních hodinách), je třeba je odkázat na str. 62-64 SEA, kde se o posouzení hluchnosti z dopravy píše (viz také body 71-72 níže).
66. Pokud jde o **ochranu krajiny a panoramatu** města Mikulov kvůli dálnici D52, které navrhovatelé v SEA postrádají, je třeba odkázat str. 35 SEA, kde se uvádí, že „[r]ozvojové záměry jsou umístovány s ohledem na charakter krajiny, při respektování ochrany panorama města, prostorového uspořádání a ochrany krajinného rázu. Převážná část navržených ploch je situována v návaznosti na stávající zástavbu. Stanovením zásad a opatření na ochranu zdravých životních podmínek a životního prostředí, respektováním hodnot území a přírodních zdrojů a ochranou zemědělského a lesního půdního fondu jsou respektovány veřejné zájmy - zejména kvalita životního prostředí. ÚP vytváří, v rámci koncepce uspořádání krajiny, územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, zvyšování a udržování ekologické stability, zajištění ekologických funkcí krajiny a zvyšování a udržování rozmanitosti příměstské krajiny, zejména s ohledem na jedinečný přírodní a krajinný rámeček města. V rámci koncepce ochrany a rozvoje hodnot území a koncepce uspořádání krajiny jsou stanoveny podmínky pro ochranu krajinného rázu. Pro plochy, navrhované při západním až jižním okraji města, jsou důsledně navrhovány plochy vnějšího ozelenění buď samostatnými plochami, nebo v rámci regulativů rozvojových ploch.“ Krajský soud toto zdůvodnění ve vztahu k návrhem napadeným plochám považuje za plně dostačující.
67. Je totiž třeba také odkázat na odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatele b), ve kterých zastupitelstvo uvedlo: „V rámci ÚPD jsou definovány plochy a koridory. Pro jednotlivé zastavitelné plochy lze v regulativech po zapracování výstupů SEA hodnocení definovat obecněji definované požadavky z hlediska ochrany krajinného rázu, avšak ne nad rámec podrobností ÚPD. SEA hodnocení nemůže nahrazovat metodické postupy pro hodnocení konkrétního projektu. Poněvadž v době zpracování Návrhu ÚP a SEA hodnocení (2016) aktuálně bylo zezávazněno stanovisko EIA pro silnici R52 s příslušnými podmínkami včetně podmínek z hlediska ochrany krajinného rázu, nebylo s využitím v roce 2016 platného znění § 10b odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb. podrobnější hodnocení krajinného rázu na koridor m Z74

uplatněno. Ve smyslu tehdejší platné legislativy bylo v rámci SEA hodnocení přiměřeně na tuto situaci reagováno. Na území CHKO Pálava se koridor nachází výhradně v pásmu C ochrany krajinného rázu dle komplexního podkladu Wiesera (2011) Preventivní hodnocení krajinného rázu CHKO Pálava. Ing. Stanislav Wieser, Karlovy Vary, listopad 2011. Hodnoty krajinného rázu, jak jsou široce v rámci námitky formulovány, byly i v rámci ÚP a SEA hodnocení přiměřeně aplikovány a nejsou nijak zpochybňovány, naopak v řadě aspektů zastavitelných ploch mimo koridory komunikací jsou uplatněny pro tvorbu regulativů. Již rozhodnutí o námitkách tedy podle krajského soudu dává navrhovatelům náležitou odpověď na návrhové body uplatněné v tomto soudním řízení. Krajský soud se s touto reakcí plně ztotožňuje a pro stručnost si na ni dovoluje odkázat.

68. Další námitky navrhovatelů se týkají lokality „Slanisko v trojúhelníku“. Navrhovatelé taktéž argumentují, že AOPK v roce 2007 informovala krajský úřad o této významné lokalitě, která je nadále v koridoru dálnice D52. Doposud známé návrhy, jak reagovat na tuto lokalitu, zahrnují nutnost vybudovat estakádu nad částí této lokality.
69. Jde ale opět o námitku již v téže podobě uplatněnou vůči návrhu územního plánu Mikulova, kterou zastupitelstvo v rozhodnutí o námitkách detailně vypořádalo. V bodě 7.45 navrhovatel b) odpověděl: „Zatím není ani do nejaktuálnějšího seznamu evropsky významných lokalit dle NV č. 207/2016 Sb. lokalita Slanisko v trojúhelníku zahrnuta a dle mapování biotopů nejsou na této lokalitě reprezentativní halofytní biotopy a prioritní přírodní stanoviště vnitrozemských slaných luk 1340*, které je předmětem ochrany doposud vymezených EVL typu slanisek v okolí Mikulova. Dle aktuálního mapování biotopů na mapovém serveru AOPK ČR jsou vymapovány plochy biotopu M1.2 Slanomilné rákosiny a ostrčicové porosty, který nemá odraz v některém z přírodních stanovišť, a to ani v žádném evropsky významném druhu přírodního stanoviště, pro který jsou EVL zřizovány.“

V rámci průzkumů pro naturové hodnocení a SEA hodnocení pro plochu Z74 (koridor pro D52) v roce 2016 byla s ohledem na stav indikována „běžná“ rákosina. Výše uvedené není v rozporu s tím, že jde o lokalitu ochránářsky hodnotnou, ale ve stadiu značné degradace, která je postupně managementovými opatřeními převáděna do stavu příhodnějšího pro podporu a rozvoj halofytních biotopů a druhů. Stav lokality je především závislý na hydrických podmínkách a chodu srážek během roku, poněvadž tyto lokality jsou v mnoha ohledech značně specifické; jedním ze specifík může být také poměrně dlouhá perioda výskytu významných indikačních druhů, které v půdě čekají na vhodné podmínky, aby mohly realizovat svůj vývoj.

Všechny podklady, které byly pro projektové řešení D52 od roku 2015 vypracovány, předpokládají přechod lokality Slanisko estakádou. ŘSD zadalo odborné studie a od prosince 2018 je pro účely kompenzačních opatření na lokalitu Slanisko vyhotovena Studie společnosti EKOPONTIS s.r.o., Brno „D52 5206.1 Obchvat Mikulova, Technologický plán iniciačního managementu Slanisko“, jehož zpracování bylo jednou z podmínek orgánu ochrany přírody vzhledem k předpokládanému zásahu stavby dálnice D52 5206.1 Obchvat Mikulova do této lokality. V této souvislosti lze konstatovat, že kompenzační opatření jsou navržena a jsou postupně realizována s tím, aby v době, kdy by mohlo dojít k výstavbě (vlastnímu zásahu), byla lokalita již ve stavu podporujícím rozvoj halofytních biotopů. Z pozice SEA hodnocení není relevantní posuzovat deklarované procesní aspekty ohledně (ne)zařazení lokality Slanisko do posledních účinných nařízení vlády ČR z roku 2016 v kontextu platného seznamu evropsky významných lokalit na území ČR.“

70. Krajský soud s ohledem na absenci argumentace navrhovatelů, která by právě uvedené reálně vyvracela, nemá důvod závěry zastupitelstva města Mikulov přehodnocovat. Na posouzení jádra této námitky nemá vliv ani odkaz navrhovatelů na výnos Ministerstva kultury ze dne 13. 4. 1982 č. j. 7646/82-VI/1 o prohlášení historického jádra města Mikulova za památkovou rezervaci. Navrhovatelé jen citují jeho § 1 odst. 2, podle kterého jsou předmětem ochrany hlavní městské dominanty v dálkových a blízkých pohledech. Estakáda přes území slaniska může v budoucnu tyto pohledy narušovat, to je pravda. Navrhovatelé však ve své argumentaci nejdou hlouběji. Ochrana hlavních městských dominant není absolutní. A bude až otázkou povolovacích řízení, pracujících s konkrétní navrhovanou podobou estakády, zda se podaří najít spravedlivou rovnováhu mezi všemi zde se střetávajícími zájmy a zda by případný zásah estakády do dálkových a blízkých pohledů na hlavní městské dominanty Mikulova byl nepřiměřený.
71. Navrhovatelé sporují i to, jak SEA vyhodnotilo otázku **hlučnosti**. Pokud si město Mikulov nechalo zhotovit hlukovou studii, šlo podle nich o nepřipustný *ad hoc* proces. Samotné SEA posouzení hlučnosti neobsahuje. Hluková studie navíc podle navrhovatelů trpí procesními i věcnými vadami. SEA však ve skutečnosti uvádí: „*Návrh ÚP Mikulov pro společné jednání v podrobnostech a možnostech, které může územní plán řešit, navrhuje relevantní a účinné zásady k ochraně obyvatelstva a veřejného zdraví (zdravých životních podmínek), čímž korektně řeší (a zapracovává) požadavky orgánu ochrany veřejného zdraví k Zadání ÚP Mikulov. Nejvýznamnější změnou je případná realizace ploch pro dopravu Z74 pro koridor D52 a Z75 pro koridor přeložky silnice I/40, kdy bude většina dopravy tranzitní odvedena dále od soustředěné zástavby města, výjimkou je krátký úsek plochy Z75, který s využitím již stávající stopy lemuje plochu navrhované zástavby Z8 a při napojení na ulici Valtickou kontaktuje okraj stávající zástavby.. Ve výstupech procesu EIA na stavbu R52 Pohořelice – Mikulov (Draehnafen) jsou navrhována protihluková opatření, která zpracovatel SEA hodnocení nezpochybňuje a nepokládá za nutné je podrobněji komentovat. Přiblížení polohy části (úseku) plochy pro koridor I/40 (plocha Z75) obytné zástavbě u Valtické ulice a navrhované pod Valtickou ulicí bude nutno řešit protihlukovými opatřeními na základě aktuální hlukové studie, která bude součástí projektové EIA na záměr výstavby této komunikace. Ostatní plochy pro dopravní infrastrukturu nebudou generovat patrnější změnu akustické zátěže v obytných částech města. V případě potencionálního rizika narušení hygienických limitů daných platnou legislativou pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb budou výrobní plochy řešeny na základě hlukového vyhodnocení prokazujícího, že celková hluková zátěž ze stávajících zdrojů hluku nepřekročí hodnoty stanovených hygienických limitů hluku.*“ (str. 63-64 SEA).
72. SEA se tedy hlučnosti věnuje, ale s ohledem na svoji povahu přenechává konkrétní až hlukovým studiím. Město Mikulov si takovou studii nechalo také vyhotovit. Jak zdůraznilo ve vyjádření k návrhu, mělo díky tomu před vydáním územního plánu Mikulova dostatečné podklady, které umožnily zastupitelům před hlasováním o návrhu poznat stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti v rozsahu nezbytném pro rozhodování. Navrhovatelé pak namítají, že tato studie podle nich trpí procesními i věcnými vadami. Zmiňují jen nepoužití směrnice o hodnocení hluku, z níž citují ustanovení čl. 3 písm. u), které obsahuje definici akustického plánování, a podobu samotného hodnocení, upraveného v čl. 5 odst. 3 a čl. 5 a 6 této směrnice, resp. směrnice 2015/996. Jaké konkrétní věcné a procesní vady měla hluková studie mít, to ovšem nekonkretizují. Stejně

tak citovaná ustanovení unijního práva nepromítají do konkrétních okolností této věci. Netvrdí vůbec, co přesně je tedy na hlukové studii špatně a v čem nedodržela procesní, věcné či metodické požadavky. Jejich argumentace proto nemůže být důvodná.

73. Ve stejném duchu lze zareagovat na námitky navrhovatelů, které se týkají **znečištění ovzduší**. SEA v části věnované vlivům na ovzduší (str. 64) konstatuje: „*Bude nutno po vyjasnění náplně uvedených lokalit zpracovat rozptylovou studii, jako podklad pro rozhodování o náplni lokalit, případně řešit proces projektové EIA/zjišťovacího řízení dle platné legislativy ZPV.*“ Na str. 38 také upozorňuje, že „*koridor pro D52 (plocha Z74) prošel celým procesem EIA včetně výstupů z hlediska hlukové a imisní zátěže.*“ Následně vznikla rozptylová studie, která opět umožnila zastupitelům před hlasováním získat potřebné informace pro náležité rozhodování o návrhu územního plánu Mikulova. Podle navrhovatelů je tato studie procesně i věcně chybná. Ale netvrdí v čem. Podobně namítají, že se mělo postupovat v souladu se základním požadavkem na snižování úrovně znečištění i znečišťování vnějšího ovzduší a mělo vzniknout takové řešení, které je z hlediska ochrany ovzduší a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Nepoukazují ovšem na potřebná konkréta, ve kterých územní plán Mikulova tyto předpoklady neplní. Ani nepřináší žádný právní argument, který by vedl k důvodnosti jejich námitek, zejména proč by přijetí územního plánu nemohlo stát na studiích (zde hlukové a rozptylové), o které zastupitelstvo mohlo opřít své informované politické rozhodnutí, a proč by SEA nemohlo podobně odkazovat na takové studie jako budoucí podklad pro konkretizovanější rozhodování v území. Krajský soud musí opět zmínit § 101d odst. 1 s. ř. s. a skutečnost, že nemůže jít při posouzení věci dále, než kam jde rozsah a důvody návrhu. Ten je i v této hlukové a rozptylové části nedůvodný.
74. Co se **naturového hodnocení** týče, navrhovatelé tvrdí, že mělo proběhnout toto posouzení dálnice D52 *včetně* parkoviště v ploše Z87 a změny silnice I/40. Naturové hodnocení z listopadu 2016 podle nich k dálnici D52 nespécificky odkazuje na proces EIA. Plocha Z87 přilehlá k ploše Z74 se nehodnotí vůbec. V případě pozemků parc. č. 7855, 7868 a č. 7856 dochází k významným střetům z naturového hlediska i z hlediska nového trasování silnice I/40. Navrhovatelé postrádají jednoznačné vyhodnocení a stanovená kompenzační opatření.
75. Krajský soud v první řadě musí souhlasit s reakcí města Mikulov, že nebylo nutné posuzovat všechny napadené plochy Z74, Z75 a Z87 společně. Záměr dálnice D52, propojení silnice I/40 s touto dálnicí a záměr parkoviště ke golfovému areálu na ploše Z87 jsou opravdu samostatně stojící, vzájemně nepodmíněné záměry. Pro společné posouzení proto krajský soud nevidí věcný důvod. Naturové hodnocení pak konkrétně k ploše Z74, tedy hlavní „páteři“ dálnice D52, jehož součástí jsou podle tohoto hodnocení i pozemky parc. č. X, Xa a č. Xb (viz body 33 a 34 v tabulce na str. 9-10 naturového hodnocení), uvádí „*že celý koridor byl podrobně posouzen jak z hlediska vlivů na předměty ochrany PO, tak z hlediska vlivů na životní prostředí. Cílem posouzení územního plánu tedy nemůže být opětovné přehodnocení navrhovaného technického řešení, ale spíše upozornit na některé okolnosti a souvislosti, týkající se řešení ve smyslu podmínek citovaného závazného stanoviska EIA. Přitom nové posouzení územního plánu by mohlo za určitých okolností vrátit celý proces zpět, poněvadž je o plochách, nikoli o projektu náplně plochy.*“

Zpracovatel naturového hodnocení na základě vlastních šetření a prostudování příslušných dokumentů procesu EIA pokládá výstupy procesu ve vztahu k náplni plochy za korektní a objektivní. Zastavitelná plocha pro dopravní infrastrukturu přetíná především biotopy dvou předmětů ochrany PO – ťuhýka obecného a pěníce vlašské, kdy byl v rámci dokumentů EIA v době jejich zpracování (2003 – 2005) i hnízdní výskyt obou druhů v širším koridoru. Poněvadž pás dřevin severně od PR Šibeničnick navazuje (přes silnici I/52) na jižní okraj funkčního biocentra LBC 16, může být potenciálním biotopem ťuhýka obecného a pěníce vlašské, přičemž výskyt ťuhýka obecného v porostu severně od PR byl v květnu potvrzen. Ve fázi územního plánu je tak ve vztahu k výstupům již ukončeného procesu EIA potvrzován především přímý zásah do biotopu předmětů ochrany, takže těžištěm pak je šíře koridoru pro průnik liniiovými a pásovými prvky dřevin i ve vztahu k biotopům dotčených předmětů ochrany.

*Realizace náplně plochy pak bude provozně generovat přímý fyzický střet projíždějících vozidel s předměty ochrany, dále hlukové a světelné rušení a rušení zvýšeným pohybem osob a stavební mechanizace, prováděnými stavebními pracemi a vlastním provozem s dopadem na předměty ochrany. Obecně je ale nutno podpořit technická opatření k tomu, aby míra vlivu na jedince místních populací předmětů ochrany PO na komunikaci byl preventivně ošetřen ve smyslu podmínek citovaného stanoviska E.I.A., zejména doplněním rozptýlené výsadby keřů přirozených společenstev regionu (*Crataegus* sp., *Ligustrum vulgare*, *Rosa* sp., *Cornus mas*) na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace. Realizace náplně plochy bude podmíněna aktualizovaným biologickým průzkumem/hodnocením včetně aktuálního vyhodnocení výskytů předmětů ochrany PO Pálava.*

Plocha nezasahuje žádnou EVL na území města Mikulov.

76. Podle krajského soudu tedy nelze říci, že by naturové hodnocení „jen odkazovalo na proces EIA“. Sice s ním pracuje, ale jak plyne z citace výše, pracuje i se závěry vlastního šetření a dochází ke konkrétním věcným závěrům. Navrhovatelé ho považují za nespecifické a nepřesvědčivě zdůvodněné. To může být jejich subjektivním dojmem, který ovšem nedoprovází argumentací, na jejímž základě by ho mohl sdílet i krajský soud. Neuvádí, co jim tedy přesně v tomto posouzení chybí a v čem konkrétně je toto posouzení věcně nesprávné či nedostatečné. Krajský soud – s ohledem na nutnou zdrženlivost při posuzování odborných otázek ze strany na slovo povolaných specialistů – proto nevidí v daném naturovém hodnocení problém, který by jej měl vést k zásahu do územního plánu Mikulova.
77. Navrhovatelé také tvrdí, že naturové hodnocení nepokrývá plochu Z87. V tom mají pravdu. Uvádí ji jen v tabulce se seznamem zastavitelných ploch, kde se zmiňuje i její funkce pro parkoviště golfového areálu. Podle krajského soudu ovšem v konkrétních okolnostech této věci nejde o vadu, která by měla vliv na zákonnost vymezení plochy Z87 v územním plánu Mikulova. Nejenže opět chybí vysvětlení navrhovatelů, jak se to konkrétně projevuje v jejich právní sféře. Ale lze odkázat na rozhodnutí o námitkách navrhovatele b), ve kterých se uvádí, že „[p]locha Z87 je navrhována na intenzivně využívaném celku orné půdy, tedy mimo jakékoli přírodní biotopy a biotopy předmětů ochrany PO Pálava. SEA hodnocení nemůže suplovat hodnocení projektové EIA. Lze ale doporučit podrobnější regulativy pro plochu Z87.“ (bod 7.22 s odkazem na body 5. 16 a 5.17 odůvodnění rozhodnutí o námitkách). To územní plán Mikulova splňuje, protože nařizuje v navazujícím řízení řešit podmínky ochrany CHKO a oblasti Natura 2000 – ptačí oblast

Pálava. I z těchto slov lze dovozovat, že absence tohoto posouzení v naturovém hodnocení z roku 2016 není vadou, pro kterou by krajský soud měl územní plán Mikulova ve vztahu k dané ploše rušit.

78. Pokud pak navrhovatelé namítali nedostatky v naturovém hodnocení ve vztahu k pozemkům parc. č. X, Xa a č. Xb, na kterých podle nich dochází k významnému naturovému střetu z hlediska trasování silnice I/40, je potřeba připomenout, co navrhovateli b) sdělilo zastupitelstvo města Mikulov v rozhodnutí o námitkách: „Zpracovatel naturového hodnocení nemůže navrhovat kompenzační opatření, to je v pravomoci příslušného orgánu ochrany přírody (nikoli orgánu pro SEA). (...)“ (bod 7.22 s odkazem na body 5. 16 a 5.17 odůvodnění rozhodnutí o námitkách). Tento právní závěr navrhovatelé v návrhu nijak nevyvrací a nesnáší jakýkoliv důvod, proč se podle nich zastupitelstvo mylí a kompenzační opatření v naturovém hodnocení mělo být.
79. Ve vztahu k námitkám navrhovatelů, které se týkají ptačí oblasti Pálava, výskytu prioritně chráněných biotopů a absentujícího souhlasu Evropské komise k zásahu do těchto oblastí, lze znovu odkázat na to, jak se stejnou námitkou vypořádalo již zastupitelstvo v rozhodnutí o námitkách: „*Prioritní druhy nebyly v žádné z návrhových ploch Návrhu ÚP dokumentovány, výskyt hvozdíku Lumnitzerova nebo přástevníka kostivalového na nich prakticky nepřichází v úvahu. Žádný z ptačích druhů, které jsou předměty ochrany PO Pálava, není zařazen mezi druhy prioritní. Prioritní přírodní stanoviště 1340* – Vnitrozemské slané louky, zastoupené biotopem T7, prioritní přírodní stanoviště 40A0*– Kontinentální opadavé křoviny zastoupené biotopy K4A a K4B, prioritní přírodní stanoviště 40A0*– Kontinentální opadavé křoviny zastoupené biotopy K4A a K4B, prioritní přírodní stanoviště 6110*– vápnité nebo bazické skalní trávníky, zastoupené biotopy T6.2A či T6.2B, prioritní přírodní stanoviště 6210*– Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (Festuco-Brometalia), význačná naleziště vstavačovitých, zastoupené biotopy T3.3C, T3.3D, T3.4A, T3.4C, T3.4D, T3.5A či T3.5B, prioritní přírodní stanoviště 6240*– Subpanonské stepní trávníky, zastoupené biotopem T3.3A, prioritní přírodní stanoviště 6250*– Panonské sprašové stepní trávníky, zastoupené biotopem T3.3B, prioritní přírodní stanoviště 6260*– Panonské písčité stepi, zastoupené biotopem T5.4, prioritní přírodní stanoviště 9180*– Lesy svazu Tilio-Acerion na svazích, sutích a roklich, zastoupené biotopem L4, prioritní přírodní stanoviště 91E0*– Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae), zastoupené biotopy L2.2 a L2.4, prioritní přírodní stanoviště 91G0*– Panonské dubohabřiny, zastoupené biotopy L3.3A a L4 ani prioritní přírodní stanoviště 91H0*– Panonské šípákové doubravy zastoupené biotopem L6.1 se na žádné zastavitelné ploše, ploše přestavby ani v žádném koridoru dle Návrhu ÚP Mikulov nenacházejí.*“
80. Navrhovatelé ve svém návrhu netvrdí, že by snad toto odůvodnění rozhodnutí o námitkách bylo mylné. Jen slovo od slova zopakovali námitku podle krajského soudu již vyvrácenou rozhodnutím o námitkách, aniž by se jeho zdůvodnění pokusili sami vyvrátit. Proto tato jejich argumentace nemohla mít úspěch.
81. Další vadu ve vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova navrhovatelé spatřují v **nesplnění úkolů územního plánování** plynoucích ze ZÚR JMK. Pro přehlednost je zde krajský soud znovu uvádí: a) *Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 v součinnosti s dotčenými orgány státní správy, s ohledem na jeho přepravní funkci, požadované technické parametry a návaznost na postupně realizovanou kapacitní silnici A5 Wien –Drasenhofen;* b)

Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně. c) Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru dálnice D52 v ÚPD dotčených obcí.“

82. První úkol podle krajského soudu územní plán Mikulova splňuje (viz body 38-40 výše). Jak také plyne z výše uvedeného, odpůrce optimalizoval trasu v rámci koridoru. Plochu Z74 ve skutečnosti upravil, aby nezasahovala do plochy bydlení, v níž vlastní nemovitosti navrhopatel a). Doplnil k danému koridoru i plochu dopravní infrastruktury v přímé návaznosti na plochu pro dálnici D52. Zaručí tím zachování místních spojení, protínajících záměr dálnice D52. Na otázku hluku se také zaměřil díky pořízené hlukové studii, již předcházelo SEA, které se také hlučnosti věnovalo. Odůvodnění územního plánu Mikulova pak označuje III. a IV. zónu CHKO Pálava i *Naturu 2000 – ptačí oblast Pálava* za limity pro napadené plochy Z74 a Z75, což lze vnímat jako projev snahy minimalizovat vliv na ně. Zbylých lokalit uvedených v úkolech územního plánování se předmět této věci – tj. přezkum vymezení ploch Z74, Z75 a Z87 – netýká. Vymezení ploch Z74 a Z75 pak je projevem snahy o zajištění koordinace a ochrany koridoru dálnice D52 v územním plánu Mikulova.
83. Navrhovatelé také namítají, že územní plán Mikulova **nenaplnil podmínky stanovené v SEA pro ZÚR JMK**. Mezi opatřeními, která SEA k ZÚR JMK stanoví jako podmiňující pro realizovatelnost, jsou např. tato: „*Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu (týká se zejména MÚK ... Mikulov jih). Po vybudování komunikace zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes zástavbu přilehlých obcí (objížďení placených úseků). V místech případného kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit protihluková opatření. Zajistit dostatečnou průchodnost území.*“ Jak již krajský soud uvedl, trasu v rámci koridoru město Mikulov podle jeho názoru optimalizovalo. A další zmíněná opatření skutečně může ještě splnit v budoucnu, protože sama uvádí, že jejich čas přichází *po vybudování komunikace*. Důvod pro zásah do územního plánu Mikulova proto krajský soud ani v tomto případě nenašel.
84. K úplně poslední námitce navrhovatelů, že stanovisko SEA ignoruje komunikaci II/395 i všechna výše namítaná pochybení hodnocení SEA, což je podle nich důvod ke zrušení územního plánu jako celku, krajský soud odkazuje na výše uvedené pasáže, podle kterých komunikaci II/395 město Mikulov nemuselo vymezovat, a posouzení SEA netrpělo – z perspektivy návrhových bodů – žádnou vadou, která by si žádala zrušení napadených částí územního plánu Mikulova.
85. Námitky vůči vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova tedy taktéž nejsou důvodné.

VIII. Závěr a náklady řízení

86. Krajský soud neshledal žádnou z námitek navrhovatelů důvodnou. Město Mikulov nepochybovalo, pokud v územním plánu nevymezilo doprovodnou komunikaci II/395 *Pohořelice – Mikulov*. Navrhovatelé nepřesvědčili krajský soud, že by bylo namístež zrušit koridor pro dálnici D52 kvůli tomu, že v některých místech (nijak extrémně) překračuje

limit šířky 200 metrů stanovený v ZÚR JMK. Plochu Z75 pak město Mikulov vymezilo rozumně a v souladu s požadavky relevantních právních předpisů. Pochybení takové závažnosti, aby krajský soud musel do územního plánu Mikulova zasáhnout, pak nelze spatřovat ani ve vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova.

87. Krajský soud proto – v mezích daných uplatněnými návrhovými body a mantinely přezkumu takového opatření obecné povahy, jakým je územní plán – uzavírá, že město Mikulov aplikovalo správný právní předpis, v jeho mezích správnou právní normu, a nedopustilo se pochybení, které by mělo vliv na zákonnost napadených částí územního plánu Mikulova. K vadám řízení o vydání opatření obecné povahy, o nichž nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na zákonnost, popřípadě správnost napadeného opatření obecné povahy, krajský soud nepřihlížel (§ 101d odst. 1 s. ř. s.). Návrh namířený proti územnímu plánu Mikulov proto krajský soud výrokem I. zamítnul (§ 101d odst. 2 s. ř. s.).
88. Incidenční návrh proti ZÚR JMK pak krajský soud shledal nepřipustným ve světle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 3. 2022, č. j. 2 As 373/2019-50. Proto jej výrokem II. tohoto rozsudku odmítl [§ 46 odst. 1 písm. d) s. ř. s.]
89. O nákladech řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatelé ve věci nebyli úspěšní. Proto jim nenáleží právo na náhradu nákladů řízení (výrok III.). To by náleželo procesně úspěšnému městu Mikulov. Krajský soud však nezjistil, že by mu vznikly účelně a důvodně vynaložené náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti. Nadto město Mikulov náhradu žádných nákladů řízení ani nepožadovalo. Krajský soud tedy rozhodl, že se městu Mikulov, byť procesně úspěšnému, náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok IV.).
90. Podle § 60 odst. 3 s. ř. s. pak platí, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení v případě odmítnutí návrhu. S ohledem na odmítnutí incidenčního návrhu proti ZÚR JMK proto Jihomoravský kraj nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok V.).
91. Osoby zúčastněné na řízení mají právo na náhradu pouze těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jim soud uložil, případně jim soud může z důvodů zvláštního zřetele hodných na návrh přiznat i náhradu dalších nákladů řízení (§ 60 odst. 5 s. ř. s.). V nyní posuzované věci však žádná z těchto zákonem předvídaných situací nenastala. Proto osobě zúčastněné na řízení nevzniklo právo na náhradu nákladů řízení (výrok VI.).

Poučení:

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

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v

jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 20. dubna 2022

David Raus v.r.
předseda senátu