



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

odpůrci:

město Mikulov

sídlem Náměstí 1, 692 20 Mikulov

zastoupen Mgr. Ing. Jánem Bahýľem, advokátem

sídlem Kotlářská 912/29, 602 00 Brno

za účasti:

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu

sídlem Körnerova 219/2, 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, včetně souvisejících staveb,

takto:

- I. Návrh se **zamítá**.
- II. Navrhovatelé **nemají právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se **nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- IV. 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 Mikulova“). Konkrétně požadují jeho zrušení v částech vymezujících plochy Z74, Z75 a Z87. Tyto plochy souvisí s připravovanou výstavbou dálnice D52.

II. Shrnutí návrhu

II. a. Oprávnění navrhovatelů k podání návrhu

2. Navrhovatelé po podrobném popisu procesu přijímání územního plánu Mikulova a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje („ZÚR JMK“) vysvětlují, v čem spočívá jejich aktivní legitimace k podání návrhu.
3. *Navrhovatel a)* je vlastníkem nemovitostí zapsaných na listu vlastnictví č. X pro obec Mikulov a katastrální území Mikulov na Moravě, u katastrálního úřadu pro Jihomoravský kraj, Katastrálního pracoviště Břeclav. Konkrétně jde o pozemky parc. č. X, XA, XB, XC, XD (součástí je stavba), XE (součástí je stavba), XF, XG, XH, XI (součástí je stavba) a objektu k bydlení č. p. X, který se nachází na pozemku parc. č. XD [„nemovitosti navrhovatele a)“]. Uskutečnění záměru dálnice D52 by se dotýkalo jeho vlastnických práv a práva na příznivé životní prostředí.
4. Pokud jde o zhoršení životního prostředí navrhovatele a), realizace záměru povede ke zvýšení zátěže hlukem a imisemi prachu i dalších zdraví škodlivých látek. Došlo by i k významným změnám využití území v bezprostřední blízkosti s negativními dopady na pohodu bydlení – jak vymezením rozsáhlého parkoviště, které má být součástí dopravního řešení, tak zásadní změnou krajinného rázu území. Do práv navrhovatele a) by také významně zasáhla doprovodná komunikace k dálnici D52, tj. silnice II/385. Jeho práv se dotýká i nesoulad územního plánu Mikulov se ZÚR JMK a neprovedení řádného zpřesnění koridoru D52 s II/385 podle ZÚR JMK. Při nevymezení doprovodné komunikace k dálnici D52 by ji musela suplovat stávající komunikace I/52. Jeho dům by se tím dostal do úzkého pásu území mezi dálnicí D52 a stávající komunikací I/52.
5. Podle navrhovatele a) dojde na budoucí dálnici D52 k významnému zvýšení dopravní intenzity. Nasaje do sebe stávající automobilovou dopravu, která se rozprostírá plošným způsobem na dnešní silniční síti. Tím vzniknou významné kumulativní a synergické negativní vlivy v území, kde je intenzita automobilové dopravy dosud nižší a její negativní vlivy jsou méně významné. Realizace záměrů dálnice D52 a doprovodné komunikace k ní by vedla k výraznému ohrožení chráněných hodnot, zejména k ohrožení pohody bydlení a ke zhoršení životního prostředí v dotčeném území. Současně by realizace dálnice D52 v naprosto bezprostřední vzdálenosti od nemovitostí navrhovatele a) znamenala významné snížení jejich hodnoty, případně její úplnou neprodejnost. Nemovitosti navrhovatele a) se nacházejí tak blízko k tělesu dálnice D52, že jsou dokonce v ochranném silničním pásmu.
6. *Navrhovatel b)* je spolkem působícím od roku 2008 na území Moravy. Sídlo má v Dolních Dunajovicích, tj. v obci přímo sousedící se městem Mikulov. Podle stanov spolku je jeho hlavním posláním ochrana přírody a krajiny. Předmětem jeho činnosti je tedy ochrana veřejných zájmů podle platné legislativy. Účelem spolku je veřejně jednat s cílem ochraňovat přírodu, krajinu a kvalitu bydlení na Moravě před veškerými záměry v územním plánování, územním a stavebním řízení, investičními akcemi a stavbami. Zvláště pak výstavbou dopravní infrastruktury a jinými záměry, které mohou ohrozit přírodu a krajinu. Podle potřeby se spolek hodlá obracet i na orgány a organizace činné v průběhu přípravy a realizace záměrů, které by mohly mít negativní dopad na zdravé životní prostředí regionu.

Současně se navrhovatel b) vyjadřuje či podává připomínky k souvisejícím rozhodnutím i opatřením a v těchto případech se stává i účastníkem řízení.

7. Navrhovatel b) v souladu s evropskou judikaturou tvrdí, že se územní plán Mikulov (a ZÚR JMK) dotkl jeho procesních i hmotných právech porušením předpisů chránících životní prostředí.

II. b. Věcné důvody návrhu

8. Územní plán Mikulova podle navrhovatelů odporuje ZÚR JMK, protože měl vymezit *doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov*, ale nevymezil ji. ZÚR JMK zahrnují dva záměry nových nadmístních komunikací: (a) dálnici D52 v úseku „D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko“ a (b) „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 či vyhodnocení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí („SEA“) ji ovšem nezmiňují. Tím vznikl rozpor s ZÚR JMK, pro který je nutné zrušit územní plán Mikulova v částech týkajících se dálnice D52, tj. v plochách Z74, Z75 a Z87.
9. Navrhovatelé dále namítají, že ZÚR JMK vymezují pro dálnici D52 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 ve 200 metrů širokém koridoru jsou dva realizovatelné nadmístní záměry, 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 v územním plánu Mikulova vymezuje plocha Z74. Tato plocha však na řadě míst významně přesahuje maximální šíři 200 m: (a) v okolí ploch Z68 a Z69, (b) naproti nim, (c) ve dvou místech u plochy Z87, (d) naproti u plochy Z67, (e) vedle plochy Z66 a (f) v bezprostřední blízkosti rodinného domu navrhovatele a). Navrhovatelé dodávají, že kromě plochy Z74 daný koridor vymezuje i související stavba zaujímající plochu Z75. Tato plocha včetně souvisejících staveb významně přesahuje maximální šíři 200 m.
10. Následně navrhovatelé napadají samotný *vymezení plochy Z75*. Územní plán Mikulova ji vymezuje „pro realizaci nadmístního dopravního záměru homogenizace silnice I/40 Mikulov – Sedlec a propojení dálnice D52 a silnice I/40, včetně souvisejících staveb“. Definuje novou trasu silnice I/40 od mimoúrovňové křižovatky („MÚK“) *Mikulov-jih* k současné trase silnice I/40, tj. v délce cca jednoho km. Jedná se o návrhový koridor, který nemá oporu v ZÚR JMK. Vymezit nové koridory nadmístních komunikací (zde dokonce komunikace státní a ne krajské) může pouze kraj, nikoliv obec.
11. 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. Nikde jinde nedokládá použití této výjimky.

12. V poslední skupině námitek navrhovatelé upozorňují na jimi vnímanou *nezákonnost SEA ve vztahu k územnímu plánu Mikulova*. Nejprve uvádějí, že neproběhlo řádné posouzení *kumulativních vlivů*. Toto vyhodnocení musí vycházet z principu předběžné opatrnosti a musí se zaměřit na nejhorší variantu. 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.
13. 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 chybí kompenzační opatření. Dálnice D52 je součástí sítě TEN-T. Za nejzásadnější negativní vlivy odpovídá těžká nákladní (kamionová) doprava. Ta má zásadní negativní vlivy i proto, že má vysokou intenzitu i v noční době. Během ní platí přísnější hygienické limity hluchnosti. Bylo proto naprosto zásadní v SEA o této problematice pojednat. To se nestalo.
14. Na řadě míst posouzení SEA sice odkazuje na *ochranu krajiny a ochranu panoramat Mikulova*. Přitom ale neposuzuje negativní vliv D52 jak na krajinu, tak na chráněná panoramata. Závazné stanovisko EIA z roku 2005 požadovalo řešit MÚK 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. Konkrétně 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.
15. Použití estakády pro D52 v lokalitě „slaniska“ má zásadní dopady i pro zvýšení hluchnosti generované dálnicí D52 jako součástí sítě TEN-T. Estakádu lze těžko „odhlučňovat“. Musely by se zde instalovat vysoké protihlukové stěny. Uváží-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. Tento výnos v § 1 odst. 2 písm. b) stanovil, že předmětem památkové péče jsou hlavní městské dominanty i v dálkových pohledech. Tyto pohledy nepochybně zásadním způsobem narušují stavby jako je estakáda transevropské dálnice D52 přes území „slaniska“.
16. Další námitka 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 2015“), 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.“

17. To je jistě pravda. Pravdou je ale i opak, tedy 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 hlučnosti. Odpůrce si uvědomoval tento nedostatek a nechal 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 *ad hoc* procesy. Hluková studie je vadná i věcně. Nepoužila metodiku vyhodnocování hlučnosti z dopravy podle směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí („směrnice o hodnocení hluku“).
18. Podle navrhovatelů SEA nesplnilo ani požadavky na posouzení *znečištění ovzduší*. Stanovisko krajského úřadu 2015 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).“
19. 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. Odpůrce si uvědomoval tento nedostatek a nechal 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.
20. 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 přesvědčivé zdůvodněné hodnocení. Plocha Z87 přilehlá k ploše Z74 se nehodnotí vůbec. V případě pozemků parc. č. XE, XF a č. XG 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.

21. 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., o ochraně přírody a krajiny („zákon o ochraně přírody a krajiny“) 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.“
22. 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. zákona o ochraně přírody a krajiny: „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.
23. Další vadu navrhovatelé spatřují v *nesplnění úkolů územního plánování plynoucích ze ZÚR JMK*. Šlo o úkoly: „Zpřesnit a vymezit kondor 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 (...)“.
24. Jak dokládá textová část územního plánu Mikulova i obsah dokumentace VVURÚ, včetně SEA a posouzení z hlediska NATURA 2000, tyto úkoly odpůrce nesplnil. Navíc se zde tyto úkoly ani nezmiňují. Trasu D52 odpůrce nijak neoptimalizoval. Minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu neprovedl. To ostatně dokazuje i naprosto nevhodné vymezení D52 z hlediska rodinného domu navrhovatele a) 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.
25. 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.
26. V územním plánu Mikulova však naplnění tohoto úkolu chybí. 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.

27. Stanovisko SEA navíc podle navrhovatelů ignoruje komunikaci II/395 i všechna výše uvedená pochybení hodnocení vlivů na životní prostředí. Je to důvod ke zrušení územního plánu jako celku.

III. Vyjádření odpůrce k návrhu

28. Odpůrce úvodem upozorňuje, že se v případě plochy Z87 jedná o plochu pro parkoviště pro golfový areál, u níž územní plán Mikulova 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. Odpůrce dále rozvádí svou argumentaci pouze k plochám Z74 a Z75, k nimž se ve skutečnosti návrh vztahuje.
29. V případě města Mikulov nevyvstala potřeba vymezení souběžné komunikace II/395. Krajský úřad s tím z hlediska koordinace zájmů v území 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. Stávající silnice obsahuje řadu úrovnových křižovek, které v území – v případě realizace dálnice D52 – nahradí MÚK. Z toho plyne nutnost koordinace územních nároků křižovek, 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.
30. 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. Odpůrce zjistil, že plochu Z74 musí upravit, aby nezasahovala do plochy bydlení, v níž vlastní nemovitosti navrhovatel 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 navrhovatelé poukazují, nejde o rozpor se ZÚR JMK. Odpůrce jen na svém území vymezil 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 navrhovatelů, kterého se dopouštějí při spojování ploch Z74 a Z87, je bez dalšího patrný z výkresu veřejně prospěšných staveb. Z něj je zřejmé, že tyto plochy jsou jen u sebe.

31. Jak plyne z výkresu veřejně prospěšných staveb, odpůrce vymezil 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 odpůrce v území našel a do územního plánu Mikulova zahrnul 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 námitky navrhovatelů neodpovídají zvolené regulaci a prakticky pomíjí její smysl a účel.
32. K námitce neposouzení kumulativních vlivů odpůrce uvádí, že z navrhovatelů uváděných komunikací je navrhovanou ve smyslu nového zdroje znečištění jen plocha pro dálnici D52. Ostatní zmíněné stávající dopravní stavby jsou při posuzování v místě již přítomným zdrojem. 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 emisí. Samotné podrobné posouzení přínosu dálnice D52 z hlediska hluku a rozptylu odpůrce provedl 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.
33. K potenciálnímu provedení estakády pro záměr D52 lokalitou „slaniska“ se odpůrce velice podrobně vyjádřil v odůvodnění rozhodnutí o námitkách jednoho z navrhovatelů, na které odkazuje. Obdobně se v rozhodnutí o námitkách vyjádřil k domnělému neposouzení vlivů na krajinu a chráněná panoramata. K neposouzení D52 a parkoviště v ploše Z87 a změny I/40 lze uvést, že tyto záměry spolu nesouvisí a nejsou vzájemně podmíněné, což jasně plyne z napadeného opatření obecné povahy. U ostatních námitkách o ochraně životního prostředí se odpůrce také odkazuje na obsah rozhodnutí o námitkách druhého z navrhovatelů. Ve vztahu k domnělému nenaplnění podmínek SEA pro ZÚR JMK odpůrce uvádí, že trasu koridoru DS04 pro dálnici D52 optimalizoval. Ostatní podmínky budou předmětem realizace až v případě výstavby D52.

IV. Replika navrhovatelů k vyjádření odpůrce

34. Dne 19. 4. 2022 zástupce navrhovatelů doručil osobně krajskému soudu repliku k vyjádření odpůrce k jejich návrhu. Zopakovali 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.
35. 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 odpůrce. Neplyne to ani ze stanoviska SEA. Navrhovatelé dodávají, že formální vypuštění plochy nemovitostí navrhovatele a) „lokalizovaným vyříznutím z koridoru“ a jejího

nejbližšího okolí z vyšrafovaného koridoru nic nemění na faktickém zahrnutí jeho nemovitosti do ohrožené plochy.

36. 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 neměl odpůrce 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 nepřinášejí 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

37. Do řízení se 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. Podporují pozici navrhovatelů. O splnění podmínek § 34 soudního řádu správního tu nebylo sporu.

VI. První rozsudek krajského soudu a následný rozsudek Nejvyššího správního soudu

38. Krajský soud již jednou o návrhu rozhodl rozsudkem ze dne 20. 4. 2022, č. j. 67 A 2/2022-93 („první rozsudek krajského soudu“). Zamítl tehdy návrh mířící proti územnímu plánu Mikulova (výrok I.). A odmítl současně vznesený návrh mířící proti ZÚR JMK (výrok II.). Shledal, že navrhovatelé neměli právo na náhradu nákladů řízení (výrok III.). Neměl ho ani Jihomoravský kraj coby odpůrce v části návrhu mířící proti ZÚR JMK (výrok V.) či osoba zúčastněná na řízení (výrok VI.). Městu Mikulov coby odpůrci v části návrhu mířící proti územnímu plánu Mikulova krajský soud náhradu nákladů řízení nepřiznal (výrok IV.).
39. Navrhovatelé podali proti prvnímu rozsudku krajského soudu kasační stížnost. Nejvyšší správní soud o ní rozhodl rozsudkem ze dne 26. 6. 2024, č. j. 8 As 121/2022-110 („rozsudek NSS“). Zrušil první rozsudek krajského soudu ve výrocích I., III., IV. a VI.
40. Kasační stížnost ve vztahu k výrokům II. a V. prvního rozsudku krajského soudu však Nejvyšší správní soud zamítl. Z toho plyne, že obstálo odmítnutí části návrhu mířící proti ZÚR JMK včetně souvisejícího nákladového výroku. V této části je první rozsudek pravomocný a nemohl být dále předmětem nynějšího rozhodování. Soud proto již nejednal s Jihomoravským krajem a zákonnosti ZÚR JMK se dále nevěnoval. Předmětem věci již byly jen napadené části územního plánu Mikulova.

VII. Posouzení věci krajským soudem

VII. a) Podmínky řízení

41. 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 (...) 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 případech 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. (...)“ (bod 25 citovaného rozsudku).

42. O aktivní legitimaci navrhovatelů není mezi účastníky sporu. Odpůrce výslovně uznal, že ji oba navrhovatelé mají. O splnění této procesní podmínky k podání návrhu tedy není důvod pochybovat (viz body 2 až 7 výše).
43. Krajský soud dále musel posoudit, zda navrhovatelé podali návrh včas. Územní plán Mikulova nabyl účinnosti dne 20. 1. 2021. Podle § 101b odst. 1 soudního řádu správního 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.

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

VII. b. 1. Územní plán Mikulova nemusel vymežit doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov

44. Podstatou první námitky navrhovatelů je, že územní plán Mikulova měl kromě plánované dálnice D52 vymezovat ještě i doprovodnou komunikaci II/395 Pohořelice – Mikulov. Pokud tak neučinil, odporuje to podle nich ZÚR JMK jako nadřazené územně plánovací dokumentaci. Záměr dopravní infrastruktury pro dálnici D52 a pro doprovodnou komunikaci měl odpůrce podle navrhovatelů dostatečným způsobem „zpřesnit“.
45. Krajský soud se již obdobné námitce věnoval v rozsudku ze dne 1. 7. 2021, č. j. 63 A 2/2021-93, ve vztahu k územnímu plánu města Pohořelice. Jde o míru naplnění zákonného požadavku na konkretizaci („zpřesnění“) záměru dopravní infrastruktury vymezeného v ZÚR JMK pro dálnici D52 a pro doprovodnou komunikaci.
46. Z obsahu ZÚR JMK vyplývá, že se pro území Mikulova definují pouze návrhové koridory dopravní infrastruktury:
 - (a) DS04 – D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko;
 - (b) DS17 I/40 Mikulov – Sedlec západ;
 - (c) DZ07 Trať č. 246 Znojmo – Břeclav;
 - (d) EuroVelo 9;
 - (e) EuroVelo 13,
 - (f) Cyklostezka Brno – Vídeň; a
 - (g) Greenways Praha – Vídeň.
47. Ve výrokové části ZÚR JMK stanovují 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.“
(bod 83 textové části výroku ZÚR JMK)

48. Ve vztahu k napadanému koridoru tedy výsledná podoba ZÚR JMK – oproti tomu, co tvrdí navrhovatelé – nestanovuje žádný požadavek pro územní plán Mikulova, ze kterého by plynula možnost (či dokonce povinnost) vymezení nového, v ZÚR JMK samostatně nevymezeného, koridoru pro doprovodnou komunikaci k D52. Územní plán Mikulova 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).
49. 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 (a v rozporu s tím, jak je vymezily zásady územního rozvoje) koridory nadmístního významu takového rozsahu, jakým měla podle navrhovatelů být silnice *II/395 Pohořelice – Mikulov*.
50. 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.
51. 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 457). 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 (...), 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“ (bod 457 citovaného rozsudku). Krajský soud zde tedy ponechává prostor pro uvážení, jakým způsobem dotčené orgány přistoupí a jaké nástroje územního plánování zvolí pro konkretizaci záměru, vymezeného v nadřazené územně plánovací dokumentaci (zde ZÚR JMK).

52. Odpůrce přitom vysvětlil, 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 odpůrce nepovažoval za potřebnou. Není proto potřeba tuto silnici nahradit obdobnou silnicí (viz bod 29 výše).
53. Krajský soud tedy neshledal rozpor územního plánu Mikulova se ZÚR JMK v aspektu nevymezení komunikace *II/395 Pohořelice – Mikulov*. Dané námitky navrhovatelů nejsou důvodné.
54. V této části se s týmž odůvodněním prvního rozsudku krajského soudu ztotožnil i rozsudek NSS (body 46 až 53 rozsudku NSS).

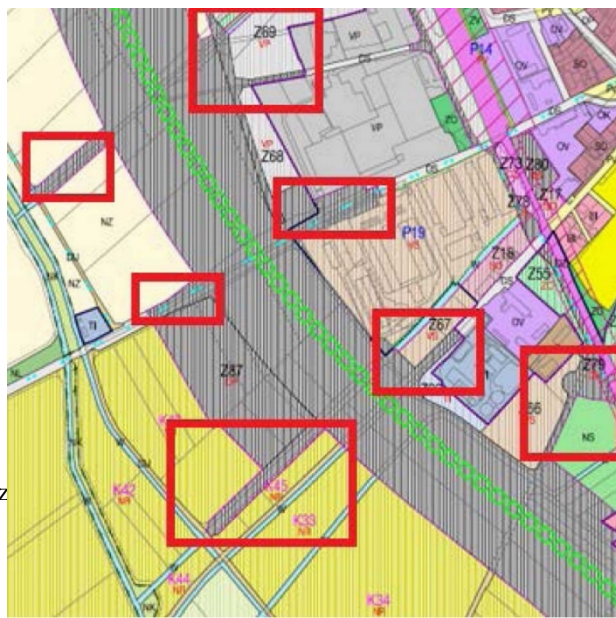
VII. b. 2. Námitky směřující vůči šířce koridoru a její soulad se ZÚR JMK

Shrnutí námitek účastníků řízení a rozsudku NSS

55. Ve své další skupině námitek navrhovatelé napadají šíři koridoru vymezeného plochami Z74 a Z75. Přesahuje podle nich na mnoha místech šířku 200 metrů, kterou jako maximální stanovily ZÚR JMK. Plocha Z74 podle nich překračuje maximální šíři 200 m jednak v okolí ploch Z68 a Z69 a naproti nim. K tomuto překročení šíře dochází i vedle plochy Z87 a naproti u plochy Z67. Dále také vedle plochy Z66 a v bezprostřední blízkosti rodinného domu navrhovatele a). Navrhovatelé svá tvrzení opřeli o snímky příslušných částí hlavního výkresu územního plánu Mikulova.
56. Tato problematika byla předmětem námitek obou navrhovatelů vůči návrhu územního plánu Mikulova. Navrhovatel a) tehdy uváděl, že koridor pro dálnici 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. To znamená, že mohl být jen uvnitř koridoru vyplývajícího ze ZÚR JMK. Šířku 200 metrů však přesahuje na jižním okraji plochy s rodinnými domy, kde dosahuje až k existující železniční trati. Oblast rodinných domů tím přímo vklíní do koridoru vymezeného pro dálnici D52.
57. Odpůrce na tyto námitky zareagoval, že územní plán Mikulova přebírá koridor ze ZÚR JMK. Zpracovatel ověřil správnost řešení, které odpovídalo ZÚR JMK. Odpůrce vysvětloval, že na základě podrobnější dokumentace – z důvodu návrhu „spojky“ mezi dálnicí D52 a silnicí 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 pro dálnici D52 a silnici I/40. Odpůrce přislíbil ve výkresové části územního plánu zpřesnit hranici mezi plochou Z74 (D52) a plochou Z75 (obchvat, přeložka I/40). Dodal také, že koridor v daném území je dostatečně široký, aby umožnil umístění dálnice v co možná největší vzdálenosti od staveb rodinných domů. Podkladem byla *Technickoekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – st. Hranice ČR/Rakousko* z června 2014 od společnosti PK OSSENDORF s.r.o. („technickoekonomická studie“).

58. Na překročení možné šířky koridoru poukazoval v námitkách i navrhovatel b). Dodával, že ve vymezeném koridoru není žádná doprovodná komunikace. Odpůrce ovšem vysvětlil, že doprovodná komunikace je součástí navrženého koridoru Z74. Jedná se o související stavbu. Jako na podklad v tomto směru opět odkázal na technickoekonomickou studii. Soud pro úplnost dodává, že rozsudek NSS vytkl prvnímu rozsudku krajského soudu zde uvedenou zmínku, že „doprovodná komunikace je součástí navrženého koridoru Z74“ (bod 53 rozsudku NSS). Krajský soud ovšem pouze opakuje, co uvedl odpůrce v reakci na námitky navrhovatele b), nejde o tvrzení samotného krajského soudu (viz druhou část textu odůvodnění územního plánu Mikulova s rozhodnutím o námitkách a vypořádání připomínek, konkrétně tabulku na str. 92 v části „Ad 7.40“). Krajský soud proto v rámci této stručné rekapitulace námitek navrhovatelů a rozhodnutí odpůrce o nich znovu tuto větu odpůrce opakuje.
59. 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 („stanovisko krajského úřadu 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.
60. Krajský soud ve svém prvním rozsudku v této části neshledal námitky navrhovatelů důvodnými. Nejvyšší správní soud však rozhodl, že se krajský soud opomenul zabývat „výběžky“ koridoru Z74 v okolí ploch Z68 a Z69 a naproti nim, vedle plochy Z87 a naproti u plochy Z67 a vedle plochy Z66 (plocha Z79). V novém řízení proto krajský soud měl posoudit, za jakým účelem tyto „výběžky“ územní plán Mikulova vymezil. Konkrétně měl posoudit, zda se jedná o výběžky pro záměry, které budou dopravní součástí tělesa dálnice D52 či zda se jedná o stavby, které budou muset v důsledku stavby tělesa dálnice D52 vzniknout (např. odvodňovací kanály či mosty pro okolní komunikace). V tomto ohledu měl odpůrce důvod vzniku těchto výběžků v řízení před krajským soudem náležitě a



Shodu s prvopisem potvrz

konkrétně osvětlit, hodlal-li svůj územní plán obhájit. Krajský soud se také měl zabývat otázkou, zda šedá plocha (šedá na hlavním výkresu územního plánu Mikulova), která se nachází mezi plochou Z66 a nemovitostí navrhovatele a), je skutečně výběžkem koridoru Z74 nebo samostatnou plochou. Rozsudek NSS vše vyznačil na následujícím obrázku:

61. Kromě toho Nejvyšší správní soud vytkl krajskému soudu, jak původně posoudil část argumentace navrhovatelů ve vztahu k místu, kde dochází k propojení ploch Z74 a Z75. Hodnocení krajského soudu, že navrhovatelé nevysvětlili, jak překročení limitu 200 metrů v daném místě omezuje jejich právní sféru, neobstálo. Stejně jako argument, že by zrušení plochy Z74 pro překročení šíře 200 m by bylo přepjatým formalismem. K tomu, zda územní plán Mikulova v daném místě nezákonně rozšiřuje koridor oproti ZÚR JMK, či nikoli, se měl krajský soud přímo věcně vyjádřit. Chybně se také podle rozsudku NSS nezabýval otázkou, zda rozšíření vzniklé spojením ploch Z74 a Z75 nevyplývá již ze ZÚR JMK, resp. z možné mimoúrovňové křižovatky, jejíž vznik ZÚR JMK na těchto místech mohou plánovat.
62. Krajský soud dal oběma účastníkům možnost se vyjádřit k závaznému právnímu názoru plynoucímu z rozsudku NSS.

Vyjádření odpůrce po rozsudku NSS

63. Odpůrce připomněl, že otázkou souladu jeho územního plánu se ZÚR JMK se v průběhu pořizování územního plánu zabýval krajský úřad, který zde neshledal rozpor. Vydal kladné stanovisko. Odpůrce proto od počátku nemá pochybnost o souladu svého územního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací.
64. K vymezení koridoru pro dálnici D52 na svém území odpůrce přistoupil nejenom se znalostí ZÚR JMK, ale i se znalostí konkrétnějších podkladů. Šlo o technickoekonomickou studii a návrh navazující dokumentace pro územní rozhodnutí „*Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko, úsek km 34,550 - 38,445.*“ Na ně se odpůrce při rozhodování o námítkách a vypořádávání připomínek opakovaně odkazoval. Podrobnější podklady lze zahrnout do řešení a odůvodňování územně plánovací dokumentace (viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 1. 2022, č. j. 64 A 7/2021-117, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 3. 2023, č. j. 10 As 92/2022-86).
65. Odpůrce při přípravě nového územního plánu zjistil dopravní závady v podobě nedostatečné kapacity silnice I/40 a vysokého podílu tranzitní dopravy na silnici I/52. Způsobuje to oddělení dvou částí města, komplikace pro motoristickou i cyklistickou dopravu a zvýšené množství kolizí. V návrhu územního plánu odpůrce tyto problémy vyřešil vymezením plochy Z74 pro realizaci nadmístního dopravního záměru (dálnice *D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko*, včetně *MÚK Mikulov – sever*, *MÚK Mikulov – jih* a související dopravní a technické infrastruktury) a plochy Z75 pro prostorovou úpravu trasy silnice I/40 a propojení dálnice D52 se silnicí I/40 (str. 93 odůvodnění územního plánu Mikulova).
66. Odůvodnění k vymezení koridoru plochy Z74 je podle odpůrce přiměřeně obsáhlé a přesné. Na str. 177 odůvodnění se uvádí „Plochy pro dopravu jsou navrženy zejména z důvodu respektování nadřazených koncepcí. Navrhuje se pro umožnění realizace nadmístního dopravního záměru (dálnice D52) a zahrnuje také část území podél silnice I/40 včetně napojení na trasu D52. Tento koncepční záměr je vymezen koridorem pro dopravu Z74 a

Z75, ve kterém je nutno v podrobnějším detailu tyto záměry zkoordinovat. Plochy Z74 a Z75 jsou vymezeny v rozsahu cca 105 a 40 ha.“

67. Trasování ploch silniční dopravy Z74 a Z75 také respektuje nadřazenou dokumentaci a pouze ji upřesňuje. Územní plán Mikulova dále k obsahu plochy Z74 v odůvodnění na str. 46 uvádí, že „zastavitelná plocha Z74 zahrnuje i plochy MÚK Mikulov-sever a MÚK Mikulov-jih o šířce cca 200-425 m – rozsah plochy byl upřesněn na základě požadavků ŘSD a podrobnější dokumentace (DÚR „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR / Rakousko, úsek km 34,550 - 38,445“).“ V neposlední řadě z odůvodnění plyne, že územní plán Mikulova učinil součástí koridoru Z74 i další plochy, které vyplynuly z požadavků jednotlivců pro zadání, jak je adresovali samosprávě (str. 80 a 133 odůvodnění, k řešení v bodech 33, 34 a 61).
68. Odpůrce se poté vyjádřil i k „výběžkům“, jak to požadoval rozsudek NSS. Nejprve obecně vysvětlil, že se na základě shora uvedeného jedná o rozšíření koridoru Z74 pro možnost realizace souvisejících staveb, resp. vyvolaných změn v území. Proto jsou součástí této změnové plochy. Související stavby jsou v tomto kontextu stavbami, jejichž potřebu vyvolá realizace dálnice D52, která bude mít bariérový efekt do území. Ačkoliv samotný záměr dálnice D52 není součástí „výběžků“, bez jejich vymezení by nebylo možné ji do území umístit a minimalizovat vlivy na stávající dopravní a technickou infrastrukturu i dopravní vztahy v území.
69. V případě „výběžků“ se tedy jedná o nezbytné změny v území identifikované podrobnějšími podklady. Jejich potřeba by bez realizace dálnice D52 nevznikla, resp. by nebyla nezbytná či by se patrně neuskutečnila. V případě „výběžků“ se ovšem nejedná o stavby podmiňující. Ani se nejedná o součásti samotného záměru stavby dálnice *stricto sensu* D52. Ostatně pokud by tomu tak bylo, nemohl by patrně rozsudek NSS vyhodnotit, že proběhlo řádné posouzení vlivů záměru na udržitelný rozvoj území, protože by záměr z jeho pohledu nebyl specificky určitý.
70. Odpůrce se poté vyjádřil k jednotlivým „výběžkům“ podle obrázku z rozsudku NSS výše. Červené rámečky na výřezu hlavního výkresu podle něj bohužel napovídají, že Nejvyšší správní soud při posuzování věci nepracoval se všemi výkresy územního plánu. Pro přesnější zorientování lépe poslouží výkres základního členění území, který je prvním z výkresů grafické části výroku územního plánu. Při užití tohoto výkresu je zřejmé, že první rámeček odshora uprostřed vyznačuje koridor Z76, který má spolu s koridorem Z77 zajišťovat dopravní obsluhu území v lokalitě *Pískoviště* a *Za Jatkami*. Nejedná se tudíž o koridor Z74.
71. Druhý rámeček odshora vlevo umožňuje úpravy manipulačního pruhu podél významných krajinných prvků koryta vodního toku *Turolď*. Ten bude v bezprostřední blízkosti protínat záměr D52. V tomto i následujících případech je důvodem „výběžku“ mimoúrovňové křížení záměru D52 a stávajících liniových prvků v území.
72. Dále jsou jižním směrem po dvou rámečky východně a západně od osy koridoru pro záměr D52 v místě, kde záměr D52 protíná stávající místní komunikace. Stávající propojení komunikací v území je potřebné zachovat. Pro nezbytné úpravy komunikace plynoucí z mimoúrovňového křížení se na těchto místech koridor rozšiřuje. Totožná je situace na dalším protnutí stávajících komunikací jižněji, kde podle podrobnější dokumentace k D52 lze také očekávat vyvolané investice na lokální silniční síti.

73. Poslední rámeček zcela vpravo označuje koridor Z79 (nikoliv Z74), který má spolu s koridorem Z78 zajišťovat dopravní obsluhu území v lokalitě za *Celním skladem*. Z pohledu odpůrce je se znalostí místních podmínek zcela jasné, proč je koridor Z74 v konkrétních místech od své osy roztažen východním či západním směrem. V tomto ohledu jsou pro něho pochybnosti Nejvyššího správního soudu o správnosti či důvodnosti jeho rozsahu nepatřičné. V případě pochybností odpůrce odkazuje na ortofoto mapy dostupné v katastru nemovitostí, z nichž jsou stávající liniové prvky v území patrné všem.
74. Úkolem odpůrce nebylo jen převzít ze ZÚR JMK koridor pro dálnici či jinou stavbu, ale zejména takový koridor v místních souvislostech upřesnit. To nemůže znamenat nic jiného, než vymezit v územním plánu dostatečný polygon či vícero polygonů, které takové vedení nadřazeného záměru územím umožní. Může se proto stát, že je pro obsluhu území nezbytné vymezit nové trasy silničních či jiných koridorů, jako jsou v tomto případě koridory Z76 až Z79. Pokud se jedná o křížení nového nadřazeného záměru s bariérovým efektem a potřebou mimoúrovňového křížení s místními liniovými prvky, pak je nutné pro zachování stávajících liniových prvků vymezit koridory.
75. Pro přehlednost zobrazení v grafické části výroku se ovšem tyto koridory nedají dobře vrstvit. Proto jsou v ploše koridoru Z74 „výběžky“ ve všech případech, kde nebylo důvodné v územním plánu vytvářet samostatné plochy, resp. koridory. Záměry ve „výběžcích“ se totiž budou realizovat pouze v případě realizace nadřazeného záměru. Nejde o novoty v území. Fakticky prochází osou koridoru a jejich samostatné vymezení by bylo z hlediska přehlednosti nezobrazitelné. Již při stávajícím zobrazení ploch a koridorů je zřejmé, že si s tím Nejvyšší správní soud neporadil, pokud za koridor Z74 opakovaně označuje jiné koridory.
76. Odpůrce dále k vysvětlení pochybností Nejvyššího správního soudu odkázal na své rozhodnutí o námitkách (bod 57 výše). Splnil slib ve výkresové části zpřesnit hranici mezi plochou Z74 (D52) a plochou Z75 (obchvat, přeložka I/40), aby v ní bylo možné rozvinout mimoúrovňové křižovatky těchto dopravních staveb v místě značně vzdáleném od zástavby, bez očekávatelných negativních vlivů, zejména na lidské zdraví.

Vyjádření navrhovatelů po rozsudku NSS

77. Navrhovatelé uvedli, že ZÚR JMK vymezují koridor pro dálnici D52 a krajskou silnici II/395 *Pohořelice – Mikulov* a plochy mimoúrovňových křižovatek s tím, že uvádějí jejich prostorové rozměry s přesností na jednotlivé desítky metrů (viz např. údaje v bodě 82 výroku ZÚR JMK, kde jsou rozměrové údaje jako 200 m, 180 m, 350 m, 180 m, 340 m). Vzhledem k závaznosti ZÚR JMK jsou tyto údaje nepřekročitelné. Jejich překročení by mělo za následek zábor dalšího území. Zde dokonce v kontextu CHKO Pálava („CHKO“), Evropsky významné lokality („EVL“) Pálava a např. i cenné oblasti „Slanisko v trojúhelníku“, kterou v minulosti AOPK ČR navrhovala s registračním označením EVL CZ0620411.
78. Rozšíření plochy koridoru podle ZÚR JMK do přímého kontaktu s nemovitostmi navrhovatele a) je dalším ohrožením jeho právní sféry. Na úrovni územního plánování přitom nelze spekulovat o technickém řešení záměru dálnice D52 a detailním využití plochy koridoru. Nelze také pominout, že pokud se odpůrce chtěl odchýlit od „hladkého“ koridoru šířky 200 m tak, jak ho v oblasti blízké k nemovitosti navrhovatele a) stanovují ZÚR JMK, a rozhodl se „obklíčit“ jeho nemovitosti, pak bylo jeho povinností to přezkoumatelně

odůvodnit, ale i posoudit vlivy na oblast obytné zástavby, jejíž součástí jsou i nemovitosti navrhovatele a).

79. Navrhovatelé odkazují na bod 78 rozsudku NSS, podle kterého Nejvyšší správní soud „obecně souhlasí [s navrhovateli] v tom, že v rámci zpřesňování koridorů přejatých ze zásad územního rozvoje nesmí v územních plánech docházet k rozšiřování těchto koridorů. V opačném případě by šlo o nesoulad územního plánu se zásadami územního rozvoje. Územní plány, jakožto nižší ÚPD, musejí být se zásadami územního rozvoje v souladu nejenom např. svým účelem, ale i svým rozměrem“ (upravil pro přehlednost krajský soud). Koridory a plochy v územním plánu Mikulova, které jsou v rozporu se ZÚR JMK, má tedy soud bez dalšího zrušit.
80. Pokud jde o úsek od lokality nemovitostí navrhovatele a) k jihu po spojení ploch Z74 a Z75, pak podle navrhovatelů rozsudek NSS potvrzuje, že v některých místech, např. v těsné návaznosti na lokalitu nemovitostí navrhovatele a), je samotná plocha Z74 rozšířena nad 200 m. Přitom se nejedná jen o „výběžky“, které Nejvyšší správní soud identifikuje v jiných místech. Ani se nejedná o kumulaci šířek ploch Z74 a Z75. Z bodu 69 rozsudku NSS i z prvního rozsudku krajského soudu plyne, že v oblasti jižněji od plochy s nemovitostmi navrhovatele a) a dále až po místa spojení s plochou Z75 již koridor Z74 začíná limit 200 metrů překračovat. O rozporu se ZÚR JMK zde tedy není sporu. Vymezení tohoto rozšíření plochy Z74 – dokonce bez jakéhokoliv specifického odůvodnění v územním plánu Mikulova – nelze tedy postupem *ultra vires* ve smyslu výše citovaného bodu 78 rozsudku NSS tolerovat.
81. I kdyby krajský soud zaujal názor, že toto rozšíření není přímo v kontaktu s nemovitostmi navrhovatele a), stále je zde hledisko záboru dalšího území nadmístním záměrem, což přezkoumatelně neposoudila SEA k územnímu plánu Mikulova. Namítat tuto vadu mohl navrhovatel b). Navrhovatelé dodávají, že ZÚR JMK stanovily úkol 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. Navrhovatel a) měl tedy legitimní očekávání, že územní plán Mikulova bude koridor D52 z těchto hledisek zpřesňovat a přezkoumatelně to doloží. Toho se však nedočkal. Odpůrce tedy nenaplnil úkol zpřesnit koridor D52.
82. Rozšíření samotné plochy Z74 v blízkosti rodinného domu navrhovatele a) směrem k jihu může naznačovat ledacos, např. i rozšiřování prostoru pro umístění *MÚK Mikulov-jih*. Po navrhovateli a) ale nelze spravedlivě požadovat, aby spekuloval o možných příčinách a dopadech zde provedeného rozšíření koridoru D52 nad 200 m.
83. Pokud jde o úsek severně od lokality nemovitostí navrhovatele a) až po hranici se správním územím obce Bavory, pak rozsudek NSS správně pro tento úsek identifikoval, že je zde řada rozporů s přípustnou šíří koridoru. Podle navrhovatelů je to bez dalšího důvodem pro zrušení plochy Z74. Je nutné vycházet z jednoznačné dikce výroku ZÚR JMK, který v bodě 82 uvádí definici „*D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR /Rakousko, včetně souvisejících staveb*“. Neobstojí tedy argumentace, že nadmístní záměr D52 mohou vymezovat územní plány obcí a navrhovat je k realizaci tak, že by územně mohly využít jinou plochu než plochu koridoru vymezenou v ZÚR JMK. Bylo by to popřením smyslu hierarchické systematiky územního plánování a flagrantním porušením právní jistoty veřejnosti.

84. Je tedy bez významu domýšlet a zjišťovat, co vlastně představují „výběžky“ z hlavní „linie“ D52. Pokud by se jednalo o jakékoliv stavby nemající přímou souvislost s D52, pak by je musel územní plán Mikulova vymezovat separátně se specificky označenými plochami s plným odůvodněním a přezkoumatelným vyhodnocením v SEA.
85. Je nesporné, že šedě šrafované plochy severně (i jižně) od plochy s nemovitostmi navrhovatele a) jsou nedílnou součástí plochy Z74. Grafický výkres totiž nevyznačuje žádné jejich oddělení od plochy Z74. Ani textová část nic takového neindikuje. Ze stejných důvodů je nesporné, že šedě šrafovaná plocha mezi plochami Z67 a Z92 je integrální součástí plochy Z74. Totéž platí i pro „výběžky“ mezi plochami Z68 a P19, mezi plochami NZ v prostoru jihozápadně od ploch Z68 a Z69, a šedě šrafované oblasti severozápadně a jihovýchodně od plochy Z87 (neboť plocha Z87 je od Z74 oddělena silnou černou čarou). Toto jsou prokazatelná překročení přípustné šíře. Naopak „výběžek“ severně od plochy Z69 je zřejmě součástí samostatné plochy Z76. Její součástí plochy jsou zřejmě i úzké pásy pokračující k jihu v těsném kontaktu se západní stranou Z69 a západní stranou Z68 (viz jejich oddělení silnou černou čarou).
86. Navrhovatelé poté reagují na bod 77 rozsudku NSS, podle kterého se krajský soud nezabýval otázkou, zda širší plocha vzniklá spojením ploch Z74 a Z75 nevyplývá již ze ZÚR JMK, resp. z možné mimoúrovňové křižovatky, jejíž vznik ZÚR JMK na těchto místech mohou plánovat. V témže bodě rozsudek NSS uvádí, že není zřejmé, proč by odůvodnění územního plánu Mikulova mělo obsahovat odkaz na § 43 odst. 1 stavebního zákona. Navrhovatelé v té souvislosti zdůrazňují, že postup podle § 43 odst. 1 *in fine* stavebního zákona je postupem výjimečným. To reflektuje i prováděcí vyhláška č. 500/2006 Sb., která stanoví obsah i strukturu územního plánu. Užití výjimky podle § 43 odst. 1 stavebního zákona se také váže na vyhodnocení SEA, což je břemeno, které odpůrce neunesl.
87. Rozsudek NSS také v bodě 77 uvádí, že „[o]důvodnění [územního plánu Mikulova] nicméně zmiňuje, že plocha Z75 vychází z plochy DS17, kterou pro propojku na Sedlec stanovují právě ZÚR JMK (strany 127 a 137 odůvodnění č. 1 ÚP Mikulov)“. Tato formulace odpůrce, kterou rozsudek NSS cituje, je podle navrhovatelů přinejmenším zavádějící. Záměr DS17 ze ZÚR JMK je jiným řešením než to, které odpůrce zahrnul do územního plánu Mikulova. Silnici I/40 zahrnutou pod záměr DS17 územní plán Mikulova ani nenahradil, takže jde o další rozvinutí dopravní infrastruktury v oblasti Mikulova. Jde tedy o novou silnici, která by propojovala dálnici D52 a silnici I/40, přičemž nájezd do Mikulova by tu zůstal.
88. Navrhovatelé dále nesouhlasí se závěrem z rozsudku NSS, že plocha Z87 není ve smyslu stavebního zákona nadmístní. Vyžaduje podle nich napojení na nadmístní dopravní síť. Návrh územního plánu Mikulova obsahuje na severní i jižní straně plochy Z87 dva „výběžky“, které jsou integrální součástí plochy Z74, deklarované pro dálnici D52. S tím ovšem i podle navrhovatelů krajský soud nemůže polemizovat.
89. K tvrzením odpůrce navrhovatelé uvádí, že pokud napadají územní plán Mikulova, pak tím *de facto* zpochybňují i k němu vydaná stanoviska. Územní plán Mikulova vznikl nejen úkony na straně odpůrce, ale i na straně krajského úřadu. Z tohoto pohledu je krajský úřad v případě napadení územního plánu Mikulova *de facto* v pozici podjatého subjektu.
90. K odkazu odpůrce na str. 93 odůvodnění územního plánu Mikulova navrhovatelé tvrdí, že jeho požadavek zní: „Nedostatečná kapacita silnice I/40 - rozšíření a úprava trasy“. To se nijak neprovázalo na změnu napojení podle plochy Z75. Územně analytické podklady

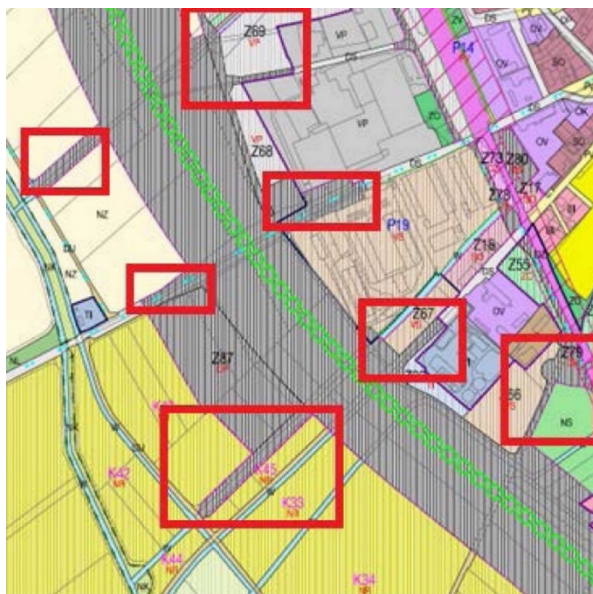
zveřejněné odpůrcem se věnují jiné problematice než úseku od dálnice D52 k silnici I/40. Věnují se totiž úpravě trasy silnice I/40 s tím, že se na str. 77 konstatuje „výhledové vedení silnice I/40 mezi Břeclaví a Valticemi je uvažováno ve stávající stopě, Valtice obchází severním obchvatem, na který navazuje přeložka vedoucí podél železniční trati až za Sedlec, kde se napojí na stávající trasu.“ Pro úsek Sedlec – Mikulov se zde tedy navrhuje stávající trasa.

91. Podle názoru navrhovatelů je pak „rozvinutí MÚK“, o kterém píše odpůrce, záležitostí, kterou bylo nutné posoudit v SEA. MÚK je totiž v ploše CHKO a v ploše lokality EVL soustavy NATURA 2000. Stejně sporné je i tvrzení odpůrce, že územní plán Mikulova „učinil součástí koridoru Z74 i další plochy, které vyplynuly z požadavků jednotlivců pro zadání, jak byly adresovány samosprávě, vizte str. 80 a 133 odůvodnění, k řešení v bodech 33, 34 a 61.“ Bod 33 požaduje „Plochy dopravní infrastruktury (parkoviště + ČSPHM stavby občanské vybavenosti)“. Není ovšem zřejmé, o jaké parkoviště a jakou čerpací stanici pohonných hmot se jedná. Odůvodnění totiž pouze konstatuje „navrženo jako součást koridoru D55 – Z74(DS).“ (má tam být zřejmě D52). Bod 34 je identický. A dále není zřejmé, co se míní bodem 61 s názvem „obchvat I/52“. Ani jeden z těchto bodů neobjasňuje protiprávní vymezení plochy Z74.
92. Ani další vysvětlení odpůrce neobjasňují rozpor se ZÚR JMK. Argumentace odpůrce se navrhovatelům jeví jako zmatečná. Neprokázalo se totiž, že by koridor vymezený pro dálnici D52 (plocha Z74) a související stavby bylo možné z nějakého přípustného právního důvodu vymezit v rozporu se ZÚR JMK a pominout ho ve vyhodnocení SEA k územnímu plánu Mikulova.
93. Argumentace odpůrce k použití nesprávného výkresu ze strany Nejvyššího správního soudu je nepřiléhavá, protože k posouzení věci dostačuje tzv. hlavní výkres. Ostatní výkresy územního plánu Mikulova s ním musejí být souladné a nemohou přinést jiné vymezení funkčních ploch. Navrhovatelé odmítají i argumentaci znalostí místní podmínky, která z hlediska souladu se ZÚR JMK a stavebním zákonem nemá relevanci.

Hodnocení soudu

94. Podstatou problému šířky koridoru pro D52 i jeho „výběžků“ je otázka souladu tohoto koridoru v územním plánu Mikulova se ZÚR JMK. V bodě 82 výroku ZÚR JMK (část D s názvem *Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, u ploch územní ch rezerv stanovení využití, které má být prověřeno*; dostupný zde <https://bit.ly/4dZjO0o>, str. 44-45) se uvádí, že koridor dálnice D52 má mít šířku 200 m, včetně doprovodné komunikace. Plochu MÚK Mikulov-sever má poté tvořit kruhová výseč o poloměru 340 m. A plochu MÚK Mikulov-jih má tvořit plocha proměnlivé šíře vymezená obalovou křivkou dvou kružnic o poloměrech 180 m. Odůvodnění ZÚR JMK (<https://bit.ly/3TrqhZE>; str. 171) k tomu dodává, že vymezení koridoru v šířce 200 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruhová výseč o poloměru 180 až 350 m) vychází z technickoekonomické studie.
95. Soud se v pořadí, v jakém mu nesprávnost dřívějšího posouzení věci vytkl rozsudek NSS, zaměří nejprve na „výběžky“ koridoru pro D52. Spolu s tím vysvětlí, zda šedá plocha na hlavním výkresu územního plánu Mikulova, která se nachází mezi plochou Z66 a nemovitostí navrhovatele a), je skutečně výběžkem koridoru Z74 nebo samostatnou

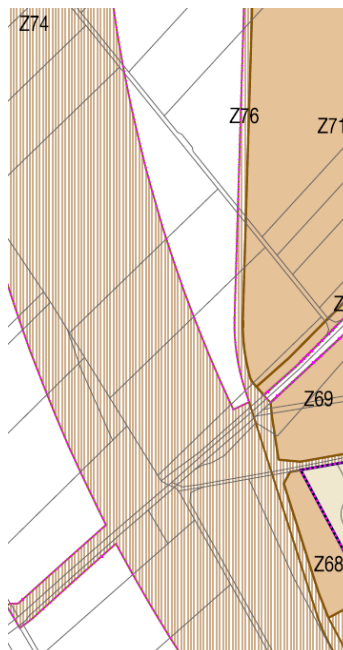
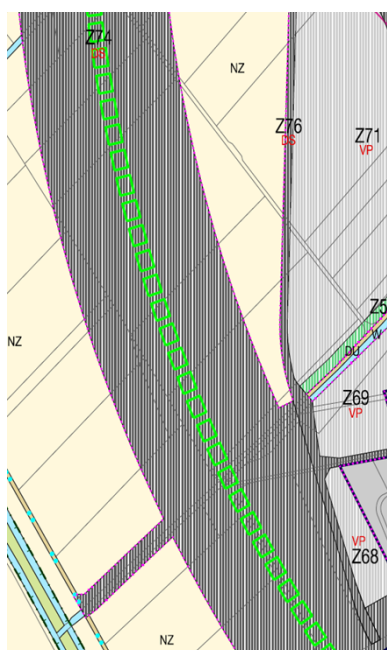
plochou. A poté se bude soud věnovat místu, kde dochází k propojení ploch Z74 a Z75. Soud pro přehlednost znovu i zde vkládá obrázek výběžků z rozsudku NSS:



96. Z rozsudku NSS plynul pro odpůrce úkol, aby si obhájil existenci celkově sedmi „výběžků“, které rozsudek NSS označuje. Podle krajského soudu se to odpůrci povedlo. Obecným cílem „výběžků“ je umožnit realizaci souvisejících staveb, resp. vyvolaných změn v území. Bez jejich vymezení by nebylo možné je do území umístit a současně minimalizovat vlivy na stávající dopravní a technickou infrastrukturu i dopravní vztahy v území. To jsou podle krajského soudu cíle rozumné, legitimní a bez jakéhokoliv náznaku svévole. Stvrzuje to i skutečnost, že se opírají o konkrétní podrobnější podklady (viz bod 64 výše).
97. Co je pak podle krajského soudu hlavní, „výběžky“ *nebudou součástí samotného záměru stavby dálnice D52 stricto sensu*. Samotná dálnice D52, pro kterou koridor s plochou Z74 primárně vznikl, totiž nepovede v místech, kde se „výběžky“ tohoto koridoru nachází. Smyslem a účelem „výběžků“ proto reálně *není rozšiřovat koridor pro dálnici D52 nad 200 m*, které pro jeho šířku vymezují ZÚR JMK. Ale jen vymezit plochu s koridorem tak, aby po materiální stránce mohla plnit funkci předvídanou právě ZÚR JMK, tedy umožnit následné fáze realizace záměru dálnice D52. Z tohoto materiálního pohledu proto nelze říci, že by koridor pro dálnici D52 v územním plánu Mikulova překračoval požadavky vymezené v ZÚR JMK.
98. Rozsudek NSS sice v bodě 78 opravdu uvedl, že Nejvyšší správní soud „obecně souhlasí s [navrhovateli], že v rámci zpřesňování koridorů přejatých ze zásad územního rozvoje nesmí v územních plánech docházet rozšiřování těchto koridorů. V opačném případě by šlo o nesoulad územního plánu se zásadami územního rozvoje. Územní plány, jakožto nižší ÚPD, musejí být se zásadami územního rozvoje v souladu nejenom např. svým účelem, ale i svým rozměrem“ (pro přehlednost upravil krajský soud). Podle krajského soudu však „výběžky“ v tomto konkrétním případě z výše uvedených důvodů reálně *nepředstavují rozšíření koridoru pro samotnou dálnici D52*.
99. Na tento problém se nelze ve specifických okolnostech této věci dívat tak formálně, jak to činí navrhovatelé. Ostatně to plyne i z rozsudku NSS, který by – pokud se měl prosadit formální pohled navrhovatelů – nedával odpůrci šanci, aby existenci výběžků ještě obhajoval,

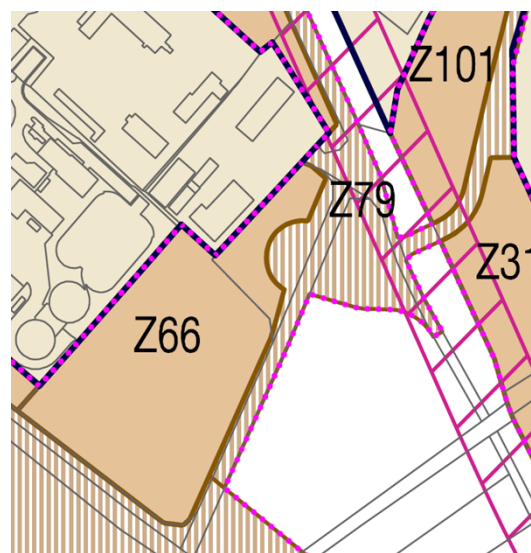
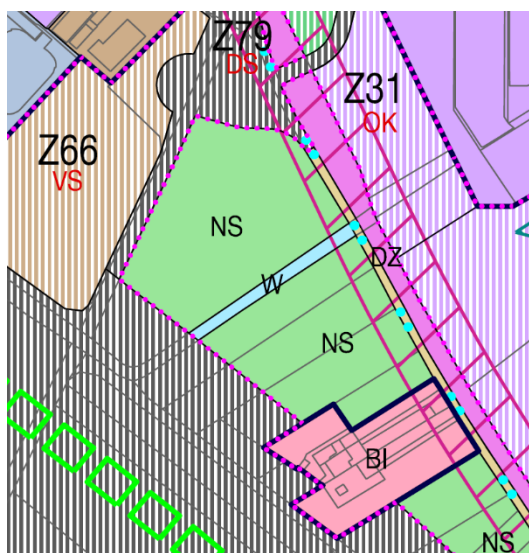
pokud by tato případná obhajoba tak jako tak nemohla být úspěšná. Neobstojí proto argumentace navrhovatelů, že je bez významu domýšlet a zjišťovat, co vlastně „výběžky“ představují. Povinnost to zjistit byla naopak hlavní součástí závazného právního názoru plynoucího z rozsudku NSS.

100. Jak poté odpůrce vysvětluje a krajský soud tomu i v reakci na související námitky navrhovatelů rozumí, pro zachování stávajících liniových prvků bylo nutné vymezit koridory, které však s ohledem na přehlednost grafické části výroku není možné dobře vrstvit. Právě proto jsou v ploše koridoru Z74 „výběžky“ ve všech případech, kde nebylo důvodné v územním plánu vytvářet samostatné plochy, resp. koridory. Záměry ve výběžcích se totiž budou realizovat pouze v případě realizace nadřazeného záměru. Prochází osou koridoru a jejich samostatné vymezení by bylo z hlediska přehlednosti nezobrazitelné. Pokud by bylo možné je přehledně zobrazit, pak by již nepochybně tvořily samostatné plochy, kterými jinak – opět z materiálního pohledu – jsou. Z těchto důvodů je opravdu zjednodušující formální argumentace navrhovatelů, podle kterých plocha Z74 v oblasti (některých označených) „výběžků“ překračuje šířku 200 m.
101. Pokud poté jde o konkrétní obhajobu jednotlivých „výběžků“, pak první rámeček vlevo nahoře opravdu souvisí s korytem vodního toku *Turolď*. Je to zjevné z hlavního výkresu. Krajský soud to proto akceptuje jako jeho důvod mimoúrovňové křížení záměru D52 a stávajících liniových prvků v území.
102. Co se prvního rámečku vpravo nahoře týče, tak krajský soud musí souhlasit s odpůrcem, že jeho větší část tvoří plocha Z76, nikoliv Z74. To ostatně nakonec uznávají i navrhovatelé. Nejde tedy vůbec o součást koridoru pro dálnici D52, která by ho rozšiřovala. Je to zřetelné již z hlavního výkresu, kde je číselné označení této graficky černou čarou oddělené plochy o něco výše nad oblastí, kterou označuje tento rámeček na obrázku z rozsudku NSS (srov. obrázek v bodech 60 a 95 výše s obrázkem vlevo pod tímto odstavcem). Ještě zřetelněji je to opravdu vidět na výkresu základního členění území (viz obrázek vpravo pod tímto odstavcem). Plocha Z76 má spolu s koridorem Z77 zajistit dopravní obsluhu území v lokalitě *Pískoviště a Za Jatkami*. Vše tedy má svůj obhajitelný důvod. Plocha Z74 se pak plochy Z76 ve zbylé menší části v daného rámečku logicky přímo dotýká a zajišťuje tím pochopitelnou



návaznost, která v dalších fázích realizace záměru D52 umožní řešení celkové situace v daném místě.

103. Jižněji následuje čtveřice „výběžků“, jejichž vymezení má shodný důvod – záměr dálnice D52 tam protíná stávající místní komunikace, které je nutné zachovat a „výběžky“ umožní nezbytné úpravy plynoucí z mimoúrovňového křížení. To je podle krajského soudu opět rozumné vysvětlení těchto výběžků, kterému odpovídá i zakreslení plochy Z74 v daných místech, jak lze vše pozorovat na hlavním výkresu územního plánu Mikulova.
104. Krajský soud poté souhlasí s odpůrcem i v tom, že poslední rámeček zcela vpravo označuje koridor Z79, nikoliv plochu Z74, kterou navrhovatelé napadají. Jde o podobnou situaci jako v případě plochy Z76 výše. Nejde tedy ani formálně o rozšíření koridoru pro dálnici D52. Koridor Z79 pak má spolu s koridorem Z78 (severněji od něj) zajišťovat dopravní obsluhu v lokalitě za *Celním skladem*. Vše má znovu obhájitelný důvod a k nepřipustnému rozšiřování koridoru vymezeného plochou Z74 zde nedochází.
105. Tím krajský soud naplňuje i závazný pokyn plynoucí z rozsudku NSS, aby posoudil, zda šedá plocha, která se nachází mezi plochou Z66 a nemovitostí navrhovatele a) (viz výřez z hlavního výkresu vpravo pod tímto odstavcem), je skutečně výběžkem koridoru Z74 nebo samostatnou plochou. Lze to opět dobře vidět i na výřezu z výkresu základního členění území (viz obrázek vpravo pod tímto odstavcem). Malou černou (na hlavním výkresu), resp. hnědou (na výkresu základního členění území) čarou oddělená plocha směřující na severovýchod je samostatnou plochou Z79. Neobstojí tu tedy argument navrhovatelů, že grafický výkres nevyznačuje žádné oddělení od plochy Z74. Ve zbytku od plochy Z66 jihovýchodně až po plochu k individuálnímu bydlení s nemovitostmi navrhovatele jde



o plochu Z74. V daných místech ale splňuje i formálně šířku 200 m.

106. K posouzení zákonnosti vymezení „výběžků“ plochy Z74 krajský soud dodává, že pokud by se prosadil formální pohled navrhovatelů, že „výběžky“ odporují ZÚR JMK, protože znamenají překročení přípustné šířky koridoru – což by byl podle obrázku z rozsudku NSS případ „výběžku“ v prvním rámečku vlevo, malé „trojúhelníkové“ části plochy Z74 přiléhající k ploše Z76 v prvním rámečku vpravo a čtveřice výběžků pod nimi – pak by zásah

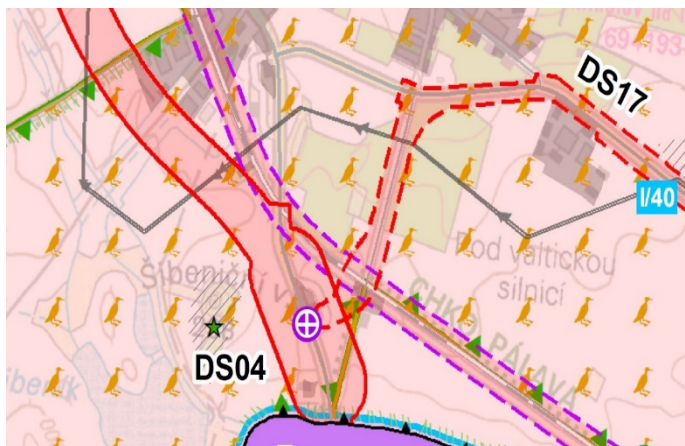
soudu vedl k nepřiměřenému omezení práva odpůrce na samosprávu. Soud totiž nemá nástroj, resp. výrokovou možnost, jak případně zrušit pouze tyto výběžky. *Musel by zrušit celý koridor Z74.* A s ohledem na to, že (1) je podle soudu třeba se na tento problém dívat spíše materiálně, že (2) „výběžky“ určitě nejsou projevem žádné svévole, a (3) že mají legitimní, rozumné důvody odpovídající místním podmínkám, by zrušení celého koridoru podle soudu bylo pomyslným „výstřelem z kanónu na mouchu“. Jeho následky by vedly k o mnoho závažnějším dopadům pro odpůrce, než by si žádala tato formální nesrovnalost, která v očích soudu skutečně nedosahuje tak značné intenzity. Obzvláště pokud soud vezme v potaz, že by vše bylo z formálního pohledu v pořádku, pokud by „výběžky“ tvořily formálně samostatně oddělené plochy (což, jak odpůrce vysvětlil, nebylo graficky možné). V tomto kontextu by zrušení plochy Z74 bylo neproporcionální vůči právu odpůrce na samosprávu.

107. Pokud poté jde o část koridoru jižně od růžově vyznačené plochy s nemovitostí navrhovatele a), kde se podél plochy pro železnici u „zkosení“ zelené plochy NS koridor začíná rozšiřovat nad hranici 200 m (viz níže pro přehlednost připojený výřez z hlavního výkresu), což krajský soud konstatoval již ve svém prvním rozsudku (na což také navrhovatelé poukazují), pak to také má své vysvětlení. Odpůrce odkazuje na odůvodnění rozhodnutí o námitce, podle nějž na základě podrobnější dokumentace, z důvodu návrhu „spojky“ mezi dálnicí D52 a silnicí I/40 a z důvodu zamezení vzniku neobhospodařovatelné zemědělské plochy došlo k vymezení plochy silniční dopravy až po plochu železnice. Prolínají se tam dvě plochy dopravy pro komunikace D52 a I/40. Ve výkresové části dokumentace návrh územního plánu následně zpřesnil hranice mezi plochou Z74 (D52) a plochou Z75 (obchvat, přeložka I/40), aby v ní bylo možné rozvinout mimoúrovňové křižovatky těchto dopravních staveb



v místě značně vzdáleném od zástavby, bez očekávatelných negativních vlivů, zejména na lidské zdraví.

108. Jde tu o oblast, kde opravdu dochází ke spojení plochy Z74 (v jejímž středu jsou na obrázku výše zelené čtverečky) a plochy Z75 (propojka I/40 na Sedlec s fialovými čtverečky). A jak již „napověděl“ rozsudek NSS, celá tato oblast má svůj předobraz v ZÚR JMK, které tam počítají s vytvořením *MÚK Mikulov-jih*. Tu má podle ZÚR JMK tvořit plocha proměnlivé šíře vymezená obalovou křivkou dvou kružnic o poloměrech 180 m. Krajský soud pro přehlednost opět připojuje i grafický výřez ze ZÚR JMK, které měl územní plán Mikulova na území odpůrce implementovat.



109. Krajský soud rozměry koridoru v dotčených místech na hlavním výkresu ověřil. Plně formálně odpovídají rozměrovým požadavkům ZÚR JMK (viz také obsah odůvodnění územního plánu Mikulova v bodě 66 výše). Proto ani v tomto případě námitky navrhovatelů poukazující na tvrzený rozpor se ZÚR JMK neobstojí.
110. Navrhovatelé ve svém vyjádření po rozsudku NSS ještě poukazují na vazbu se SEA. V souvislosti s tvrzeným překročením rozměrových limitů plynoucích ze ZÚR JMK totiž doprovázejí své námitky argumenty, podle kterých by místa, kde podle nich koridor pro D52 tyto limity překračuje [tj. zejména ony výše rozebírané „výběžky“ a pak podle názoru navrhovatelů i výše znázorněná oblast jižně od plochy s nemovitostí navrhovatele a)], měla být předmětem „samostatného“ posouzení v rámci SEA. To podle navrhovatelů neproběhlo. Dochází podle nich k záboru dalšího území nadmístním záměrem (navíc v CHKO a ELV Pálava či cenné oblasti „Slanisko v trojúhelníku“). Pokud jde o oblast jižně od plochy s nemovitostí navrhovatele a), kde má být *MÚK Mikulov-jih*, tak podle navrhovatelů v SEA chybělo posouzení minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a splnění hlukových limitů, jak to požadovaly ZÚR JMK.
111. Krajský soud nejprve opakuje, že v oblasti jižně od plochy s nemovitostí navrhovatele a), kde má být *MÚK Mikulov-jih*, plochy Z74 a Z75 rozměrové limity podle ZÚR JMK nepřekračují. Naopak splňují podmínku, aby daná plocha měla proměnlivou šíři vymezenou obalovou křivkou dvou kružnic o poloměrech 180 m. Jako takové byly plochy Z74 a Z75 předmětem posouzení SEA. A nedochází zde tedy k záboru dalšího území nad rámec koridoru vymezeného již na úrovni ZÚR JMK.
112. Navrhovatelé na SEA poukazují i v souvislosti s „výběžky“ koridoru pro D52. Tvrdí, že pokud by se jednalo o jakékoliv stavby nemající přímou souvislost s D52, pak by musely je musel územní plán Mikulova vymezovat jako nově a separátně vymezené. Musely by tvořit specificky označené plochy s plným odůvodněním a přezkoumatelným vyhodnocením v SEA k územnímu plánu Mikulova. K otázce nutnosti je vymezovat jako samostatné plochy

si soud dovoluje odkázat na vysvětlení odpůrce výše (body 75 a 100 výše), neboť s ním bez výhrad souhlasí. „Výběžky“ pak byly součástí posouzení SEA ve vztahu k celému koridoru vymezenému plochou Z74. A jak poté plyne z rozsudku NSS, posouzení SEA bylo z hlediska jednotlivých vlivů v pořádku (k tomu viz VII. b. 4 níže, včetně vysvětlení, že územní plán Mikulova vedl ke splnění úkolů plynoucích pro územní plán Mikulova ze ZÚR JMK). Námitky týkající se šíře koridoru pro D52 a souvisejícího posouzení SEA tedy nejsou důvodné.

113. Pokud jde o „společnou“ šířku ploch Z74 a Z87, tak ani v tomto směru není argumentace navrhovatelů důvodná. Z perspektivy ochrany zemědělského půdního fondu, kterou navrhovatelé prosazují, se sice může jednat o jeden souvislý celek. To ovšem nijak nevyvrací argumentaci odpůrce, že jde ve skutečnosti o oddělené nezávislé záměry a plochy, které nelze „sčítat“. 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.

114. 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.
115. Je třeba dodat, že pokud jde o „sčítání“ ploch Z74 a Z87, pak odůvodnění v bodě 113 výše, jež krajský soud zaujal již ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 80 až 84 rozsudku NSS). Ten nejprve uznává, že stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 28. 2. 2017, č. j. JMK 29526/2017, sice uvádí: „K návrhovým plochám Z87 (...) a Z74 (...), které tvoří souvislý celek, MŽP doporučuje udělit souhlas (s odnětím ze zemědělského půdního fondu), protože se jedná o veřejně prospěšnou stavbu dálnice D52 (...).“ Dodává ovšem, že z textové části výroku územního plánu Mikulova (str. 17, 46 a 63) plyne, že plocha Z87 má vymezit záměr parkoviště pro budoucí golfové hřiště, které má být jihozápadně od plánované trasy dálnice D52. Z grafické části územního plánu Mikulova pak vyplývá, že toto parkoviště nebude mít s dálnicí D52 dopravní propojení, protože se v tomto místě neplánuje vybudování žádného sjezdu z dálnice D52. Záměr tohoto parkoviště tedy podle rozsudku NSS s dálnicí D52 nijak funkčně nesouvisí, resp. plochy Z74 a Z87 spolu souvisejí pouze tak, že se nacházejí hned vedle sebe (body 80 a 81 rozsudku NSS).

116. Z umístění těchto ploch však podle rozsudku NSS nevyplývá nutnost – vzhledem k jejich odlišnému, nezávislému využití – aby se šíře těchto ploch sčítaly. Plocha Z87 nemusela být v ZÚR JMK v podobě jiné plochy či rozšíření plochy DS04, neboť tento záměr parkoviště nepředstavuje doprovodnou stavbu vůči dálnici D52. Plochu Z87 zároveň nelze považovat za tzv. plochu nadmístního významu [§ 36 odst. 1 ve spojení s § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona]. Formulace stanoviska citovaného výše v bodě 115 se sice podle rozsudku NSS jeví být nešťastná. Kromě absence dopravního propojení se záměrem dálnice D52 ale zároveň z jiných stanovisek vyplývá, že krajský úřad a Ministerstvo životního prostředí musely vědět o změně č. 8 (resp. změně č. 8.04) Územního plánu sídelního útvaru Mikulov z roku 2011, která vymezovala plánovaný golfový areál včetně parkoviště, tj. plochu Z87. Správní orgánům tedy muselo být známo, že plocha Z87 není plochou, která by dopravně souvisela s plochou Z74 (body 82 a 83 rozsudku NSS).
117. Podle rozsudku NSS jako *souvislý celek* posuzovaly správní orgány plochy Z87 a Z74 pouze ve vztahu ke stanovisku ohledně ochrany zemědělského půdního fondu (§ 5 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu). Toto společné posouzení bylo možné právě proto, že tyto plochy spolu sousedí. A také proto, že plocha Z87 a část plochy Z74 se nachází na stejném půdním bloku (na *stejném poli*), tedy spolu zjevně souvisejí právě z hlediska zemědělského využití. Jelikož se ale plochy Z87 a Z74 vztahují k odlišným záměrům, tak také jejich SEA posouzení je logicky posuzovalo samostatně. SEA se tak zabývá vlivem plochy Z87, resp. parkoviště, v kontextu plánovaného golfového areálu, neboť s ním také funkčně souvisí (strany 58 a 83 SEA z listopadu 2016 či strany 23 a 26 doplnění SEA z října 2018). V té souvislosti i rozsudek NSS připomíná, že navrhovatelé ve svém návrhu z 20. 1. 2022 nenamítali nedostatky posouzení SEA vůči ploše Z87 (body 83 a 84 rozsudku NSS).
118. Námitky týkající se šířky koridoru pro dálnici D52 a jejího souladu se ZÚR JMK proto nejsou důvodné.
119. Krajský soud pro úplnost dodává, že pokud navrhovatelé nově hovoří o tom, že krajský úřad byl při vydávání kladného stanoviska k návrhu územního plánu podle § 50 odst. 7 stavebního zákona podjatý, pak jde o novou námitku, kterou neuplatnili v návrhu. Jde proto o nepřípustnou námitku. Navrhovatelé také polemizují s některými závěry plynoucími z rozsudku NSS (např. jeho bodem 77 či k povaze plochy Z87). Jde tu ovšem o názory Nejvyššího správního soudu, které jsou pro krajský soud závazné (§ 78 odst. 5 soudního řádu správního). Pro polemiku s nimi tu není prostor. Vypořádání zbylých dílčích námitek navrhovatelů (například v otázce zákonnosti stanoviska krajského úřadu k návrhu územního plánu či požadavků jednotlivců na vymezení ploch atd.) krajský soud považuje za nadbytečné s ohledem na výše rozebranou podstatu posouzení daného návrhového bodu.

VII. b. 3. *Není tu důvod pro zrušení plochy Z75*

120. Třetí skupina námitek navrhovatelů se týká plochy Z75. Jedná se podle nich o návrhový koridor, který nemá oporu v ZÚR JMK. 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. Nikde nedokládá použití této výjimky.
121. 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 s 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 s 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).

122. 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).
123. 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).
124. 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).“
125. 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.

126. Plyne z nich jasně potřeba vymezení plochy Z75. Lze ji shrnout jako nutnost propojení silnice I/40 a dálnice 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 odpůrce 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 48 a tam uvedená kritéria).
127. Plocha Z75 je 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 měla být samostatná kapitola či tabulka, vypočítávající záležitosti nadmístního významu neřešené v ZÚR JMK. Byl by to pustý formalismus, pokud by tomuto argumentu krajský soud vyhověl.
128. 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 nevyloučí“, postačuje konstatovat, že krajský úřad vymezení plochy odpovídající ploše Z75 nevyloučil. Navrhovatelé to ostatně ani ve svém návrhu netvrdí, jen citují toto ustanovení.
129. Závěrem pak lze vyjádřit porozumění krokům odpůrce, 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.
130. Námitky, že územní plán Mikulova vymezuje plochu Z75 v rozporu s použitelnými právními předpisy a ZÚR JMK, tedy nejsou důvodné.
131. Toto posouzení, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 85 až 88).

VII. b. 4. SEA netrpí vadami, které by si žádaly zrušení dotčených ploch

Kumulativní vlivy

132. Ve vztahu ke kumulativním vlivům navrhovatelé 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. Navrhovatelé dodávají, že dálnice D52 je součástí sítě TEN-T. SEA proto podle navrhovatelů měla pojednat o negativních vlivech těžké nákladní dopravy, např. hlučnosti v nočních hodinách.

133. Krajský soud ovšem (stejně jako ve svém prvním rozsudku) souhlasí s odpůrcem, že silnice I/40 a I/52 nemusely být předmětem posouzení SEA, protože nejsou novým zdrojem znečištění. Již jsou v místě přítomné. Tvoří tzv. pozadí, které hraje roli jen pro přípustnost přivedení nového zdroje odhadovaného navýšení imisí (bod 65 prvního rozsudku krajského soudu).
134. Rozsudek NSS ve svém bodě 98 k těmto závěrům krajského soudu uvedl, že jde „ve výsledku o správnou úvahu. Úkolem posouzení kumulativních vlivů je totiž porovnání již existujícího stavu, respektive na jeho základě stavu přepočteného na výhledové, budoucí hodnoty, se stavem, který předpokládá navrhovaná ÚPD. Z toho vyplývá, že i vliv již existujících silnic je zohledněn v rámci posuzování kumulativních vlivů. Jestliže se zvýšení vlivu existujících komunikací nepředpokládá, tak se míra jejich předpokládaného vlivu zohlední jen jako vypočtený ‚základ‘, ke kterému se dále ‚přičítá, připočítává‘ vliv z teprve plánovaných záměrů, jak již správně uvádí krajský soud. Imise z již existujících silnic tak mají v kumulativním posouzení význam potud, že jejich součet s imisemi plánovaných záměrů nesmí překročit zákonem stanovené limity. V tomto ohledu tedy Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že posouzení SEA pojalo již existující silnice jako základ pro další výpočty, resp. není pravdou, že by tyto silnice opomnělo (strana 78 posouzení SEA).“
135. Rozsudek NSS pak v bodě 99 dodává, že se posouzení SEA kumulativními vlivy těchto silnic zabývalo. *Vlivem na hluk* se zabývá na str. 62 a 63 („V případě použití korekce +20 dB(A) pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích, bude limit splněn jak pro denní dobu, tak i pro noční dobu.“), *vlivem na ovzduší* na str. 64 („Výhledové převedení tranzitní silniční dopravy na výhledovou D52 v ploše Z74 a I/40 v ploše Z75 může přispět ke snížení imisní zátěže v okolí stávající I/52 a ve Valtické ulici. Další poznámky jsou uvedeny v dílčím hodnocení jednotlivých vybraných lokalit.“) a *vlivem na krajinu* na str. 71 („Pro koridor přeložky silnice I/40 na Sedlec a Valtice byly konstatovány potenciálně významné vlivy na porosty dřevin jak pro koridor s využitím stávající Vídeňské ulice severně od celnice a železničního přejezdu, tak pro část úseku s využitím stávající silnice I/40 s doprovodným krajinotvorně významným stromořadím.“).
136. Rozsudek NSS dále uvádí, že co se týče zhodnocení hluku z dálnice D52, tak ten posouzení SEA do kumulativních vlivů zahrnuje (str. 63 posouzení SEA). Na straně 78 poté posouzení SEA uvádí, že „zpracovatel SEA hodnocení na základě vlastních šetření a prostudování příslušných dokumentů procesu EIA [posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pozn. krajského soudu] pokládá výstupy procesu ve vztahu k náplni plochy za korektní a objektivní. Dochází k přesunu akustické a imisní zátěže z tranzitní dopravy důsledně mimo zastavěné území města s důsledkem poklesu dopravy na stávající silnici I/52.“ (bod 100 rozsudku NSS).
137. Tento postup, tedy že se posouzení SEA odkáže na závěry již vypracovaného posouzení EIA, je možný podle § 10a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (bod 101 rozsudku NSS). Jde tu o jde o posouzení EIA pro záměr *Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), kód záměru MZP032*, které vzniklo v letech 2003-2005. Soulad tohoto posouzení EIA s novějšími požadavky relevantních právních předpisů shledalo závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 23. 3. 2016, č. j. 19817/ENV/16. Ačkoliv tedy SEA v tomto ohledu neobsahuje vlastní rozsáhlé poznatky, takový postup je možný. Hlukovým vlivem dálnice D52 se podrobně zabývá hluková studie (bod 101 rozsudku NSS).

138. Pokud jde o kompenzační opatření pak podle se rozsudku NSS posouzení SEA kompenzačními opatřeními zabývá, byť pouze v obecnější míře, která odpovídá obecnosti zakotvení záměrů v územním plánu Mikulova. Až v následných povolovacích řízeních bude nutné definitivně stanovit rozměry dálnice D52 a propojky na Sedlec a jejich vzdálenosti od zastavěných částí Mikulova. Proto až v těchto fázích dává smysl spolu s konkrétní podobou záměrů konkrétně určit i kompenzační opatření vůči nim. Soud považuje za legitimní, že v případech, ve kterých nelze na úrovni územního plánu přesně kvantifikovat míru negativního vlivu záměru na území, je tento požadavek posunut do dalších fází povolování záměru. Rovněž pro tyto navazující fáze územního plánování a rozhodování o umístění stavby do území platí složkové předpisy (např. zákon o ochraně přírody a krajiny). Nejsou tak na místě obavy navrhovatelů, že by mohlo dojít k povolení záměru bez uložení relevantních kompenzačních opatření (bod 102 rozsudku NSS).
139. Rozsudek NSS (bod 103) také upřesňuje původní rozsudek krajského soudu v tom, že posouzení SEA ohledně kompenzačních opatření ve vztahu k dálnici D52 opět odkazuje na závěry posouzení EIA. Posouzení SEA konkrétně uvádí, že v posouzení EIA „jsou navrhována protihluková opatření, která zpracovatel SEA hodnocení nezpochybňuje a nepokládá za nutné je podrobněji komentovat.“ Ve vztahu ke kompenzačním opatřením vůči propojce na Sedlec dodává, že „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.“ (strana 63 posouzení SEA).
140. Rozsudek NSS tedy v dílčích bodech korigoval posouzení plynoucí z prvního rozsudku krajského soudu, ale shledal tuto skupinu námitek navrhovatelů nedůvodnou. Na toto výše shrnuté hodnocení plynoucí z rozsudku NSS (viz jeho body 95 až 104) tedy krajský soud nyní navazuje.

Ochrana krajiny a panoramatu

141. Pokud jde o posouzení ochrany krajiny a panoramatu odpůrce kvůli dálnici D52, které navrhovatelé v SEA postrádají, je třeba odkázat str. 35 SEA, kde se uvádí, že:

„[r]ozvojové záměry jsou umisťovány 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.

142. Je totiž třeba také odkázat na odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatele b), kde odpůrce uvedl:

„V rámci ÚPD jsou definovány plochy a koridory. Pro jednotlivé zastavitelné plochy lze v regulativech po zpracování 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 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 námítky 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.

143. 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.
144. Jde ale opět o námitku již v téže podobě uplatněnou vůči návrhu územního plánu Mikulova, kterou odpůrce v rozhodnutí o námitkách detailně vypořádal. 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 ostřicové 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

příhodnějším 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.“

145. 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.

146. Toto posouzení, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 109 až 113).

Hlučnost a vlivy na ovzduší

147. Navrhovatelé zpochybňují i to, jak SEA vyhodnotilo otázku *hlučnosti*. Pokud si odpůrce nechal 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.

148. 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 lemují plochu navrhované zástavby Z8 a při napojení na ulici Valtickou kontaktuje okraj stávající zástavby. Ve výstupech procesu EIA na stavbu R52 Pohořelice – Mikulov (Drasehnofen) jsou navrhována protihluková opatření, která zpracovatel SEA hodnocení nezpochybnuje 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 potenciálního 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).

149. SEA se tedy hlučností věnuje, ale s ohledem na svoji povahu přenechává konkrétní až hlukovým studiím. Odpůrce si takovou studii nechal také vyhotovit. Jak zdůraznil ve vyjádření k návrhu, měl 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.
150. Navrhovatelé pak namítají, že tato studie 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 špatné a v čem nedodržela procesní, věcné či metodické požadavky. Jejich argumentace proto nemůže být důvodná.
151. Toto posouzení, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 122 až 125).
152. 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.
153. 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 konkrétní, 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 přitom nemůže jít při posouzení věci dále, než kam jde rozsah a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 soudního řádu správního). Ten je i v této hlukové a rozptylové části nedůvodný.

154. Toto posouzení, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 126 až 127).

Naturové hodnocení

155. 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. XE, XF a č. XG dochází k významným střetům z naturového hlediska i z hlediska nového trasování silnice I/40. Navrhovatelé postrádají jednoznačné vyhodnocení a stanovená kompenzační opatření.
156. Krajský soud ve svém prvním rozsudku souhlasil s odpůrcem, že nebylo nutné posuzovat všechny napadené plochy Z74, Z75 a Z87 společně. Tento závěr ovšem rozsudek NSS korigoval. Připomenul, že smyslem naturového hodnocení je vyloučení či zmírnění vlivu koncepce (územního plánu Mikulova) na předmět ochrany či celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti. Předmětem ochrany je konkrétní rostlinný či živočišný druh, který se pojí s danou evropsky významnou lokalitou či ptačí oblastí a který je podle zákonodárce potřeba zvláště chránit (popis těchto lokalit a oblastí včetně seznamů jejich předmětů ochrany je k dispozici v Digitálním registru Ústředního seznamu ochrany přírody). Naturové hodnocení tedy má posuzovat vlivy ploch a záměrů na tyto předměty ochrany a má navrhnout minimalizaci těchto vlivů (bod 137 rozsudku NSS).
157. Rozsudek NSS dodává, že tyto předměty ochrany vyjmenovává i přezkoumávané naturové hodnocení (strana 27 a násl. naturového hodnocení ve vztahu k evropsky významným lokalitám a strana 32 ve vztahu k ptačím oblastem). Ve vztahu k plochám Z74 a Z75 naturové hodnocení konstatuje, že záměry dálnice D52 a propojky na Sedlec budou mít vliv na biotopy tuhýka obecného a pěníce vlašské. Tyto záměry totiž protínají ptačí oblast Pálava. Naturové hodnocení dostatečně pojmenovává ovlivnění jejich biotopů a navrhuje zcela konkrétní kompenzační opatření, včetně např. výsadby konkrétních druhů keřů vhodných pro tyto ptáky (bod 138 rozsudku NSS).
158. Rozsudek NSS nicméně souhlasil se závěry prvního rozsudku krajského soudu, že kompenzační opatření by měl stanovit orgán ochrany přírody, nikoliv zpracovatel naturového hodnocení. Naturové hodnocení zároveň vyžaduje, aby se při následných povolenacích řízeních provedl i aktuální biologický průzkum. Naturové hodnocení pak dodává, že plochy Z74 a Z75 nezasahují do žádné evropsky významné lokality (bod 138 rozsudku NSS).
159. Podle rozsudku NSS (bod 139) tedy neobstojí námitky navrhovatelů, že naturové hodnocení neobsahuje reálné posouzení ploch Z74 a Z75 a nenavrhuje kompenzační opatření. Naturové hodnocení samo zkoumalo přítomnost zvláště chráněných ptáků (str. 35-48 naturového hodnocení). Naturové hodnocení připouští riziko fyzického střetu projíždějících vozidel s chráněnými ptáky, jakož i riziko hlukového a světelného rušení, tj. rušení pohybem osob, rušení prováděnými stavebními pracemi i vlastním provozem na komunikaci.

Doporučuje technická opatření, která povedou k tomu, aby míra vlivu na chráněné jedince byla preventivně řešena podle podmínek stanovených v posouzení EIA (doplněním rozptýlené výsadby konkrétních druhů keřů vhodných pro tyto ptáky na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace). Uskutečnění plánovaných záměrů pak ještě podmiňuje dalšími studiemi (str. 40 a 41 naturového hodnocení).

160. Nedůvodná je podle rozsudku NSS i námitka, že naturové hodnocení čerpá z již neaktuálních podkladů. Aktuálnost posouzení EIA, ze kterého naturové hodnocení čerpalo, shledalo stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 23. 3. 2016. Naturové hodnocení se také správně zabývalo celkovým vlivem na jednotlivé předměty ochrany (tj. jednotlivé zvláště chráněné druhy ptáků), tedy zásah celého územního plánu Mikulova na tyto druhy ptáků (str. 46-47 naturového hodnocení). V těchto ohledech tedy rozsudek NSS korigoval původní závěr krajského soudu, že v naturovém hodnocení není potřeba posuzovat napadené plochy společně. Navzdory tomuto dílčímu korektivu však rozsudek NSS dochází vůči tomuto okruhu námitek ke stejnému stěžejnímu závěru, že naturové hodnocení v soudním přezkumu ob stojí (bod 139 rozsudku NSS).
161. Krajský soud pro úplnost dodává, že nelze říci, že by naturové hodnocení „jen odkazovalo na proces EIA“, jak navrhovatelé namítají. Sice s ním pracuje, ale pracuje i se závěry vlastního šetření a dochází ke konkrétním věcným závěrům (viz str. 40 a 41 naturového hodnocení). Navrhovatelé ho považují za nespecifické a nepřesvědčivé 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 odborníků – proto nevidí v daném naturovém hodnocení problém, který by jej měl vést k zásahu do územního plánu Mikulova. To obecně z výše uvedených důvodů posvětil i rozsudek NSS.
162. Navrhovatelé také tvrdí, že naturové hodnocení nepokrývá plochu Z87. V tom mají pravdu. Respektive, jak dodal rozsudek NSS, tato plocha byla vyhodnocena tak, že nemá vliv na EVL či na biotop ptačí oblasti, a proto se na ni nevztahuje další, konkrétnější popis vlivu (str. 17-19 naturového hodnocení). I vyjádření, že daná plocha nemá vliv na EVL či na biotop ptačí oblasti, je třeba považovat za způsob vyhodnocení. Naturové hodnocení proto tuto plochu nepominulo, pouze ji vyhodnotilo jako nevýznamnou, a proto se touto plochou podrobněji nezabývá, resp. jí nepokrývá, jak krajský soud uvedl již ve svém prvním rozsudku (bod 140 rozsudku NSS).
163. Plocha Z87 se pak zmiňuje v tabulce se seznamem zastavitelných ploch, kde se zmiňuje i její funkce pro parkoviště golfového areálu. Lze odkázat i 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. Toto posouzení, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, nakonec posvětil i rozsudek NSS (bod 140).

164. Pokud pak navrhovatelé namítali nedostatky v naturovém hodnocení ve vztahu k pozemkům parc. č. XE, XF a č. XG, 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 navrhopvat 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.
165. I podle rozsudku NSS (bod 141) není zřejmé, proč by se naturové hodnocení mělo více zabývat pozemky parc. č. XE, XF a XG. Jak uvádí naturové hodnocení, tyto pozemky jsou součástí plochy Z74 a jako její součást také tyto pozemky budou řešeny (str. 9-10 naturového hodnocení). V blízkosti těchto pozemků by patrně měla vzniknout křižovatka dálnice D52 a propojky na Sedlec, přičemž až konkrétní podoba této křižovatky může vést ke stanovení konkrétních kompenzačních opatření.
166. 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 vypořádal odpůrce 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 podloží (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.“

167. 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.

168. Toto posouzení týkající se ochrany ptačí populace, ke kterému se krajský soud přiklonil už ve svém prvním rozsudku, posvětil i rozsudek NSS (body 140 až 144). Jen doplnil, že se naturové hodnocení zabývá pouze specifickými, nikoliv všemi druhy ptáků. Druhy ptáků, které jsou předmětem ochrany ptačí oblasti Pálava (strany 32 a 33 naturového hodnocení), mohou být odlišné od tzv. prioritních druhů, které jsou zakotveny v přílohách směrnice o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (bod 142 rozsudku NSS). Podobně i ve vztahu k prioritním stanovištím 91E0* a 91G0*, odpůrce podle rozsudku NSS (bod 143) mohl, ale nemusel v rozhodnutí o námitce dokládat, kde se tato prioritní stanoviště nacházejí, neboť jejich umístění zjevně vyplývá z naturového hodnocení (viz jeho str. 27-29), stejně jako vliv záměrů na ně (str. 34 a násl. naturového hodnocení).

Splnění úkolů plynoucích pro územní plán Mikulova ze ZÚR JMK

169. Další vadu ve vyhodnocení vlivů územního plánu Mikulova navrhovatelé spatřují v nesplnění úkolů územního plánování plynoucích ze ZÚR JMK. Pro přehlednost krajský soud znovu dotčené úkoly uvádí (viz bod 83 na str. 36 textu výroku ZÚR JMK):

- 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, a
- c) Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru dálnice D52 v ÚPD dotčených obcí.

170. 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.“

171. Oproti tvrzení navrhovatelů územní plán Mikulova vyjmenovává priority, které ZÚR JMK stanovují (str. 44 odůvodnění územního plánu Mikulova, či str. 41 posouzení SEA). Rozsudek NSS zmiňuje, že v seznamu těchto priorit je mj. i úkol o vytvoření podmínek pro vybudování dálnice D52 (body 1 a 3 na str. 44 odůvodnění územního plánu Mikulova), úkol o respektování požadavků na ochranu veřejného zdraví (body 12 a 13 na str. 44 odůvodnění územního plánu Mikulova), o zajištění prostupnosti krajiny (bod 10 na str. 44 odůvodnění územního plánu Mikulova) anebo úkol o ochraně životního prostředí (body 13-15 na straně 45 odůvodnění územního plánu Mikulova). Není tedy pravdou, že by územní plán Mikulova nevyjmenovával úkoly, které měl naplnit podle ZÚR JMK. Tyto úkoly nepřevzal doslova tak, jak je pojmenovávají ZÚR JMK. Nicméně věcně jsou totožné s úkoly, které zmiňují navrhovatelé a které ZÚR JMK skutečně stanovují (viz bod 152 rozsudku NSS).

172. Otázkou, zda územní plán Mikulov náležitě optimalizoval koridor pro dálnici D52, se měl krajský soud v rozsahu návrhových bodů znovu zabývat po zrušení jeho prvního rozsudku (bod 153 rozsudku NSS). To krajský soud učinil výše v kapitole VII. b. 2. (viz body 94-119 výše). Z jeho závěrů o nedůvodnosti návrhových bodů také logicky plyne, že tento úkol odpůrce splnil. Soud pro úplnost ve vztahu k úkolu pod písmenem a) výše dodává – jak plyne i z kapitoly VII. b. 1. výše – že územní plán Mikulova nemusel vymezit doprovodnou komunikaci II/395 *Pohořelice – Mikulov*.
173. Co se týče minimalizace zásahů dálnice D52 do obytné zástavby, tak k nim rozsudek NSS (bod 154) výslovně dodal, že ta by se skutečně měla precizně řešit až ve fázi následných povolovacích řízení. Až v této fázi je totiž možné definitivně umístit těleso dálnice D52 při zvážení všech relevantních faktorů, tedy i vlivů na obytnou zástavbu. Taktéž se až v této fázi má rozhodovat o kompenzačních opatřeních (např. protihlukových), která budou reagovat na konkrétní umístění či rozměry tělesa dálnice D52.
174. Minimalizace zásahů do obytné zástavby tu nicméně plyne již z toho, že v sobě zakotvuje právě plochy pro dálnici D52 a propojku na Sedlec, které by měly odvést dopravu – a tedy i hluk a znečištění – pryč ze zastavěných částí Mikulova. Z toho vyplývá i naplnění cíle ohledně omezení transitzí dopravy zastavěnými částmi Mikulova, neboť tu by logicky mělo odklonit právě vybudování dálnice D52 a propojky na Sedlec (bod 154 rozsudku NSS). Obě tyto komunikace mají sloužit právě jako obchvat Mikulova. Územní plán Mikulova se ve vztahu k dálnici D52 také zabýval protihlukovými opatřeními (str. 63 posouzení SEA) anebo prostupností krajiny (str. 35 posouzení SEA).
175. Na otázku hluku se také zaměřil díky pořízené hlukové studii, již předcházelo SEA, které se také hlučností věnovalo (viz body 14-150 výše a bod 122 rozsudku NSS).
176. Územní plán Mikulova se zabíral minimalizací vlivů na *CHKO Pálava*, resp. na ptačí oblast Pálava, které se *de facto* územně překrývají. Územní plán Mikulova považuje za limity pro záměr dálnice D52 a propojky na Sedlec právě III. a IV. zónu *CHKO Pálava* (str. 127 odůvodnění územního plánu Mikulova). Rozsudek NSS v bodě 155 stvrzuje, že se územní plán Mikulova omezením vlivu na tato chráněná území zabýval (str. 45 a 57 odůvodnění územního plánu Mikulova).
177. Rozsudek NSS také posvětil dřívější závěr prvního rozsudku krajského soudu, že odůvodnění územního plánu Mikulova 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 (srov. k tomu i bod 155 rozsudku NSS). Zbýlých 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.
178. 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 odpůrce nemusel vymezovat (bod 44-54), a posouzení SEA netrpělo – z perspektivy návrhových bodů – žádnou vadou, která by si žádala zrušení napadených částí územního plánu Mikulova (body 132-177 výše; srov. k tomu i bod 156 rozsudku NSS).
179. Námitky vůči SEA k územnímu plánu Mikulova tedy taktéž nejsou důvodné. Toto posouzení, k němuž se krajský soud přiklonil ve svém prvním rozsudku, posvětil –

s výjimkou optimalizace koridoru DS04 podle ZÚR JMK, čímž se měl krajský soud ještě zabývat (body 94-118 výše) – i rozsudek NSS (viz jeho body 152 až 157).

VIII. Závěr a náklady řízení

180. Krajský soud neshledal žádnou z námitek navrhovatelů důvodnou. Odpůrce nepochybil, pokud v územním plánu nevymezil doprovodnou komunikaci *II/395 Pohořelice – Mikulov*. Podle krajského soudu pak koridor pro dálnici D52 z materiálního pohledu nepřekračuje limit své šířky stanovený v ZÚR JMK. Plochu Z75 odpůrce vymezil rozumně a v souladu s požadavky relevantních právních předpisů. Pochybení odůvodňující zásah do územního plánu Mikulova nelze spatřovat ani v SEA k územnímu plánu Mikulova.
181. Krajský soud proto uzavírá, že odpůrce aplikoval správné právní předpisy, v jeho mezích správné právní normy, a nedopustil 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 soudního řádu správního).
182. Návrh namířený proti územnímu plánu Mikulov proto krajský soud výrokem I. zamítnul (§ 101d odst. 2 soudního řádu správního). Pro úplnost soud dodává, že navrhovatelé sice v návrhu v souvislosti námitkami týkajícími se SEA zmínili, že jeho vady jsou důvodem pro zrušení územního plánu jako celku. Nepromítlo se to ovšem do finálního návrhu (petitu), kde navrhuje „jen“ zrušení územního plánu Mikulova v částech vymezení ploch Z74, Z75 a Z87. O takto finálně vymezeném návrhu tedy krajský soud ve výsledku rozhodoval.
183. O nákladech řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 soudního řádu správního. Navrhovatelé ve věci nebyli úspěšní. Proto jim nevzniklo právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.). To vzniklo procesně úspěšnému odpůrci. Krajský soud však nezjistil, že by mu vznikly účelně a důvodně vynaložené náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti. Nadto odpůrce náhradu žádných nákladů řízení ani nepožadoval. Krajský soud tedy rozhodl, že se odpůrci, byť procesně úspěšnému, náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).
184. 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 soudního řádu správního). V nyní posuzované věci však žádná z těchto zákonem předvídaných situací nenastala. Proto osobě zúčastněné na řízení nevzniklo právo na náhradu nákladů řízení (výrok IV.).

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 soudního řádu správního, 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 23. září 2024

David Raus v.r.
předseda senátu