



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Jana Jiráska, Ph.D., a JUDr. Terezy Matuškové v právní věci

navrhovatele: **Za lepší životní prostředí, z.s.**
 sídlem č.p. 38, 680 01 Sudice
 zastoupen Mgr. Lenkou Kotulkovou, advokátkou
 sídlem Kopečná 241/20, 602 00 Brno

proti
odpůrci: **Město Boskovice**
 sídlem Masarykovo náměstí 4/2, 680 01 Boskovice

za účasti: 1) **Spolek zdravého bydlení Chrudichromy, z.s.**
 sídlem č.p. 79, 680 01 Chrudichromy

 2) **Občané Malhostovic za Optimalizovanou D43, z.s.**
 sídlem č.p. 152, 666 03 Malhostovice

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – změny č. 4 Územního plánu Boskovice
vydaného zastupitelstvem města Boskovice dne 24. 9. 2024,

takto:

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

IV. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Soud se v této věci zabýval návrhem na zrušení změny č. 4 Územního plánu Boskovice vydaného zastupitelstvem města dne 24. 9. 2024 (dále jen „ZÚP č. 4“ či „napadené OOP“) jako celku, eventuálně zrušení její části týkající se vymezení koridoru DS03 I/43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje včetně souvisejících staveb.
2. K tomuto návrhu se vyjádřil odpůrce podáním ze dne 23. 1. 2026, v němž požaduje návrh jako nedůvodný zamítnout. Navrhovatel reagoval replikou ze dne 16. 2. 2026.
3. Do řízení se jako osoby zúčastněné na řízení přihlásily *Spolek zdravého bydlení Chrudichromy, z.s.* (podáním ze dne 18. 12. 2025) a *Občané Malhostovic za Optimalizovanou D43, z.s.* (podáním ze dne 19. 12. 2025). Žádná z osob zúčastněných na řízení se k argumentaci navrhovatelů ani odpůrce podrobněji nevyjádřila, byť jim byla veškerá podání účastníků řízení zaslána na vědomí.
4. Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2016 (dále jen „ZÚR“) došlo k vymezení koridoru pro komunikaci 43. V roce 2020 nabyla účinnosti Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále též „AZÚR“). Krajský soud v tomto rozsudku odkazuje na rozsudky zdejšího i Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) týkající se obdobně formulovaných návrhů na zrušení (části) územních plánů obcí, které přejímají dílčí úseky koridoru plánované nové pozemní komunikace č. 43 (dále jen „komunikace 43“). Pokud bude soud dále vycházet ze svých dřívějších rozsudků, které byly následně zrušeny NSS, vychází tolik z takové argumentace, kterou NSS buďto aproboval, nebo se k ní nikterak kriticky nevyjádřil.

II. Shrnutí argumentů obsažených v návrhu, vyjádření odpůrce a replice navrhovatele

5. Navrhovatel namítá absenci procesu posouzení vlivů na životní prostředí (dále též „SEA“) ve vztahu k ZÚP č. 4. Vychází z rozsudků Krajského soudu v Brně (dále též „KS Brno“) ze dne 11. 7. 2023, č. j. 66 A 1/2023-175, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 29. 8. 2024, č. j. 3 As 194/2023-83 (dále jen „*Moravské Knínice I*“), a ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022-161, proti němuž kasační stížnost nesměřovala (dále jen „*Drásov*“), kdy v obou případech soud shledal obdobné námitky důvodnými. Nedá se dovodit, že převzetí koridoru DS03 ze zásad územního rozvoje nemělo podléhat vyhodnocení SEA také na úrovni územního plánu. Nelze zde aplikovat § 55 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) [dále jen „stavební zákon“]. V situaci obsahově rozsáhlé změny územního plánu s významnými dopady na životní prostředí je třeba provést posuzování SEA. V případě komunikace 43 se jedná o významnou kapacitní komunikaci, dokonce součást transevropské sítě TEN-T. Při vymezení nových návrhových koridorů v územním plánu musí být řádně provedeno posouzení z hlediska hlučnosti, znečištění ovzduší, veřejného zdraví atd., což vede k nutnosti vydat nové stanovisko SEA. V rámci předběžné opatrnosti by přitom mělo být při procesu SEA uváženo o nejhorší možné variantě. K ničemu takovému v rámci procesu SEA při přijímání AZÚR nedošlo.
6. Koridor komunikace 43 měl být již na úrovni zásad územního rozvoje posouzen procesem SEA tak detailně, aby bylo možno uzavřít, že záměr je proveditelný v celé své délce; v

procesu územního plánování na úrovni obcí by pak byl koridor upřesněn s ohledem na posouzení SEA pro jednotlivé obce. Pro území města Boskovice bylo posouzení SEA provedené na úrovni zásad územního rozvoje nekonkrétní. Dostatečné posouzení SEA pak neproběhlo ani při pořizování změny č. 1 územního plánu města Boskovice a k nápravě nedošlo ani v napadené ZÚP č. 4. Celkově tak nedošlo k provedení specifického posouzení vlivů komunikace 43 na území a obyvatelstvo města Boskovice, a to na žádné úrovni pořizování územně plánovací dokumentace. Nicméně k pořízení ZÚP č. 4 nemělo vůbec dojít, pokud je vyhodnocení SEA pro AZÚR v rozporu s právními předpisy. Pokud správní orgán ochrany životního prostředí nepožadoval vyhodnocení SEA pro ZÚP č. 4 ve vztahu k návrhu nadmístních koridorů, jde o zásadní pochybení obdobné jako v případě *Moravské Knínice I* a v případě řešeném v rozsudku KS Brno ze dne 2. 11. 2023, č. j. 67 A 3/2023-401, který byl zrušen rozsudkem NSS ze dne 23. 4. 2025, č. j. 3 As 274/2023-153 (dále jen „*Kuřim*“).

7. Navrhovatel považuje za významné, že došlo ke změně vymezení koridoru pro silnici I/43 namísto koridoru pro dálnici D43. Dálnice je totiž komunikace s omezeným přístupem, zatímco na silnici I. třídy se bude koncentrovat také doprava regionální a s nižší provozní rychlostí. Dojde tedy ke zvýšení intenzity dopravy, což jsou nově vzniklé negativní vlivy působící na životní prostředí a veřejné zdraví, které měly být vyhodnoceny v procesu SEA. Na silnici I. třídy bude rovněž možné najíždět na více místech, což jsou rovněž nová územně plánovací opatření, která bylo nutné vyhodnotit. Orgán ochrany životního prostředí zde nedostatečně splnil svoji povinnost. V tomto kontextu odkazuje navrhovatel na rozsudek KS Brno ze dne 27. 6. 2025, č. j. 73 A 3/2024-277, kterým soud zrušil změnu č. 1 Územního plánu Bořitov v části vymezení *koridoru dopravní infrastruktury „DS41“ pro silnici I/43* a v části vymezení *koridoru dopravní infrastruktury „DSÚKB“ pro úrovníovou křižovatku Bořitov* (dále též „*Bořitov*“), neboť shledal zásadní pochybení v tom, že nedošlo k posouzení konkrétních a specifických vlivů komunikace 43 na lokální úrovni.
8. Navrhovatel rovněž namítá, že v rámci vyhodnocení SEA bylo nutné provést vyhodnocení vlivů komunikace 43 z hlediska hlučnosti z dopravy v souladu s unijní úpravou. K akustickému plánování v případě ZÚP č. 4 ani AZÚR nedošlo. AZÚR proto nemůže být použitelným podkladem. Pro ZÚP č. 4 nebyla hlučnost způsobená komunikací 43 v obytné zástavbě odpůrce v rozporu s unijní legislativou nijak posouzena. Bez řádného posouzení SEA, jehož součástí mělo být i hodnocení hlučnosti, je ZÚP č. 4 nezákonná. Co se týče hodnocení hlučnosti a užití konkrétních indikátorů, které nejsou stanovené v právním předpise, zpochybňuje navrhovatel závěry rozsudků KS Brno (např. ve věci *Drásov*), které se k těmto otázkám vyjadřují. Pokud by měl soud o výkladu pochybnosti, měl by podle navrhovatele podat předběžnou otázku k Soudnímu dvoru Evropské unie (dále též „SDEU“). V ní by se zeptal, zda členský stát může při akustickém plánování ve smyslu čl. 3 písm. u) ve spojení s čl. 5 odst. 3 Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, s odkazem použít jiné hlukové indikátory než „Lden“ a „Lnight“, aniž by tuto možnost zakotvil v právním předpise. Dále zda je provádění akustického plánování striktně vázáno na vyhodnocení SEA nebo se vztahuje ke všem procesům územního plánování.
9. Navrhovatel tvrdí, že ZÚP č. 4 nesplňuje úkoly pro územní plánování stanovené v ZÚR, ani povinnost posoudit rozumné varianty. Při vymezení koridoru komunikace 43 nedošlo k zohlednění specifické přepravní funkce této komunikace. Nedošlo ani k zohlednění podkladové územní studie k úseku Svitávka – Sudice, která obsahuje několik „rozumných

variant“. V rámci pořizování ZÚP č. 4 nebyl splněn ani úkol spočívající v zajištění optimalizace trasy koridoru silnice I/43. Napadené OOP pak neřeší ani problematiku prostupnosti krajiny, přičemž dotčený koridor představuje zásadní bariéru v krajině.

10. Odpůrce ve vyjádření k návrhu uvádí, že ZÚP č. 4 mění koridor komunikace 43 pouze co do jeho označení (názvu) na základě požadavku nadřízeného orgánu územního plánování. K vymezení a optimalizaci koridoru došlo již změnou územního plánu města Boskovice č. 1 (dále též „ZÚP č. 1“). ZÚP č. 4 koridor nijak materiálně nemění, mění pouze jeho formální popis. Namítané nenaplnění úkolů či nevyhodnocení SEA nemůže spadat pod ZÚP č. 4. Dané otázky napadené OOP nemělo vůbec řešit. ZÚP č. 4 neměnila koridor takovým způsobem, aby bylo třeba provést další hodnocení SEA. Změna v označení koridoru nemůže vyvolat žádné vlivy, které nebyly posouzeny v nadřazené územně plánovací dokumentaci. Nemožnost aplikovat § 55 odst. 3 stavebního zákona se týká pouze změn, které mohou mít významný dopad na životní prostředí. Dle odkazované judikatury je třeba vyhodnotit, zda má změna potenciál vyvolat významný dopad na životní prostředí, což odpůrce učinil.
11. Navrhovatel reagoval replikou, v níž uvádí, že ZÚP č. 4 došlo k vymezení koridorů v souladu s platnými ZÚR, a to i podle stanoviska orgánu ochrany životního prostředí. Muselo jít o koridor komunikace 43, který je jako jediný napadeným OOP vymezován. Změnu je totiž třeba chápat tak, že došlo ke zrušení koridoru D43 a vymezení koridoru I/43. Nově vymezovaný koridor pak bylo třeba vyhodnotit procesem SEA. Nešlo o pouhé přejmenování. K řádnému posouzení SEA nedošlo ani při přijetí ZÚP č. 1.
12. Územní plán města Boskovice není po změně č. 4 v souladu s právními předpisy. Podle navrhovatele může nastat situace, kdy v pozdější době není možné navazovat na stanoviska vydaná řádně v dřívější době, jestliže některé ze stanovisek neobstojí s ohledem na vývoj právních předpisů. To např. tehdy, když dojde k významným změnám v území. Nadto změna územního plánu není samostatnou koncepcí. K posouzení koridoru komunikace 43 respektujícím nové metody posuzování v souladu s unijními předpisy dosud nedošlo, proto bylo třeba jej provést při pořizování ZÚP č. 4. S ohledem na změny závazné unijní legislativy mělo být provedeno nové hodnocení SEA. Navrhovatel dále rozvinul polemiku, podle jakého znění právních předpisů je třeba postupovat v případě pořizování územních plánů a jejich změn. Ustanovení § 55 odst. 3 stavebního zákona nedopadá na posuzovaný případ, a proto bylo třeba provést vyhodnocení SEA.
13. Podle navrhovatele je třeba provést posouzení SEA na každé úrovni jedné hierarchie územně plánovacích koncepcí, tedy jak pro ZÚR (AZÚR), tak pro územní plán a jeho změny, a to vždy v odpovídající detailnosti. Na každé úrovni hierarchie musí být provedeno plnohodnotné posouzení, aniž by se jednalo o opakované posuzování ve smyslu unijní legislativy. Pro další úroveň posuzování je třeba vždy ověřit, že informace získané dříve jsou aktuální a přesné, aby bylo možné je použít pro nové posouzení. Proto může navrhovatel namítat nepoužitelnost posouzení SEA pro AZÚR. Soudy by tak měly přezkoumávat i vyhodnocení SEA na hierarchicky vyšší úrovni. V nyní posuzovaném případě se pak jedná o obdobnou situaci jako ve věci řešené v rozsudku KS Brno ze dne 26. 11. 2024, č. j. 66 A 1/2023-224, proti němuž podaná kasační stížnost byla zamítnuta rozsudkem NSS ze dne 12. 6. 2025, č. j. 3 As 267/2024-68 (dále jen věc „*Moravské Knínice II*“). Navrhovatel z tohoto rozhodnutí dovozuje, že vyhodnocení SEA pro AZÚR je nezákonné. Ke všem shora vymezeným námitkám obsaženým v replice pak navrhovatel v případě pochybností soudu navrhuje položení blíže nespecifikované předběžné otázky SDEU.

14. Konečně má navrhovatel za to, že změna koridoru z dálnice na silnici I. třídy v AZÚR byla nezákonná [v rozporu se zákonem č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony]. Tato nezákonnost pak dopadá i na ZÚP č. 4. Komunikace I/43 není totožná s komunikací D43 a nemá oporu v nadřazené dokumentaci na úrovni ZÚR.

III. Posouzení věci

15. Krajský soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v řízení podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), v mezích navrhovatelem uplatněných návrhových bodů (§ 101b odst. 3 s. ř. s.). Z úřední povinnosti ověřil pravomoc a příslušnost odpůrce k vydání opatření obecné povahy. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání ZÚP č. 4 (§ 101b odst. 4 s. ř. s.). Ve věci soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání.
16. Návrh **není** důvodný.
17. Zákonnost územně plánovací dokumentace je třeba podle ustálené judikatury Ústavního soudu i Nejvyššího správního soudu posuzovat v kontextu práva obce na samosprávu, které zahrnuje taktéž právo uspořádat své územní poměry podle vlastních představ. Územní plán je (politickým) uvážením obce v přístupu k vlastnímu rozvoji a projevem práva na samosprávu územního celku, jemuž předchází vážení řady různých, často i odlišných či protichůdných, soukromých i veřejných zájmů. Výsledek tohoto uvážení, respektive upřednostnění některých zájmů před jinými, nesmí nahodile, svévolně či excesivně zasahovat do základních práv osob, jichž se dotýká. Soudy se proto při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace řídí zásadou zdrženlivosti, neboť nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonu se neprotivících rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci. Ke zrušení územního plánu tak soud přistoupí pouze tehdy, byl-li zákon v průběhu procesu přijímání územního plánu či vlastní zvolenou podobou územní regulace porušen v nezanedbatelné míře, tj. v intenzitě zpochybňující zákonnost vydaného opatření obecné povahy (srov. např. nález Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, či rozsudky NSS ze dne 2. 2. 2021, č. j. 6 Ao 6/2010-103, č. 2552/2012 Sb. NSS, nebo ze dne 20. 4. 2022, č. j. 10 As 226/2019-51, a ze dne 26. 6. 2024, č. j. 3 As 24/2023-44).
18. K přezkumu ZÚP č. 4 tedy zdejší soud přistupoval s vědomím zásady zdrženlivosti ve vztahu k odpůrcem přijatému věcnému řešení. To je totiž především věcí odpůrce, jenž si nutně sám musí nést jeho důsledky (srov. např. rozsudek NSS ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS). Úkolem zdejšího soudu je zjistit, zda si odpůrce (v mezích uplatněných návrhových bodů a v mezích navrhovatelem tvrzených dotčení jeho veřejných subjektivních práv) nepočínal zjevně svévolně či diskriminačně, zda úkoly a cíle, které prostřednictvím územního plánování naplňuje, jsou legitimní a zákonné, a zda v případě omezení práv těch osob, jež s řešením nesouhlasí a jež na svých právech vskutku omezovány jsou, jde o omezení v nezbytně nutné míře vedoucí rozumně k zamýšlenému cíli, přičemž je (s ohledem na důvody, které odpůrce k přijetí řešení vedly) uskutečněno nejšetrnějším možným způsobem (srov. např. rozsudky NSS ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018-44, či ze dne 15. 3. 2021, č. j. 1 As 337/2018-48).

19. Před vypořádáním jednotlivých návrhových bodů soud poukazuje na to, že rozsah jeho reakce na konkrétní námitky je spjat s otázkou hledání míry jeho podrobnosti. Povinnost orgánů veřejné moci (včetně orgánů moci soudní) svá rozhodnutí řádně odůvodnit nelze interpretovat jako požadavek na detailní odpověď na každou dílčí námitku. Zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky, případně, za podmínek tomu přiměřeného kontextu, se lze spokojit i s akceptací implicitní odpovědi. Takový postup je vhodný zejména u velmi obsáhlých podání, jakým návrh podaný v nyní projednávané věci bezpochyby je; nadto ve věci bylo podáno vyjádření odpůrce a také replika navrhovatele (srov. obdobné situace v rozsudcích NSS ze dne 4. 8. 2023, č. j. 10 Afs 12/2021-75, odst. [50], či ze dne 11. 6. 2015, č. j. 10 Afs 18/2015-48, odst. [34]).
20. Soud ze správního spisu zjistil, že napadenou změnou územního plánu města Boskovice skutečně nedošlo k novému vymezení koridoru komunikace 43. Z provedených změn vyplývá, že odpůrce pouze změnil označení koridoru z „D43“ na I/43“ a ve všem ostatním zůstal koridor v podobě, v jaké byl do územního plánu města Boskovice vtělen již změnou č. 1. To ostatně nezpochybňuje ani navrhovatel. Tvrdí však, že pokud se z komunikace D43 stala komunikace I/43, jde o nové vymezení koridoru, které vyžadovalo nové posouzení SEA. S tím se krajský soud neztotožňuje.
21. Krajský soud má ve shodě s odpůrcem za to, že v daném případě nešlo o nové vymezení celého koridoru. V této souvislosti pak navrhovatel vytrhává z kontextu některé pasáže závazného stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále též „krajský úřad“) a dovozuje z nich, že podle krajského úřadu došlo ZÚP č. 4 k vymezení celého koridoru, které mělo podléhat posouzení SEA. Tak tomu však není. Z požadavků dotčených orgánů a celého procesu pořizování napadeného OOP naopak vyplývá, že správní orgány nepožadovaly posouzení SEA ve vztahu ke koridoru silnice 43, neboť v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací došlo pouze ke změně v označení (názvu) komunikace. Ve stanovisku ze dne 17. 2. 2021 a dále ve stanovisku ze dne 30. 1. 2023 krajský úřad upozornil, že je třeba zohlednit změnu terminologie provedenou AZÚR z koridoru *DS03 D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje* na koridor *DS03 I/43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje*. Tento požadavek byl následně promítnut do ZÚP č. 4. Krajský úřad pak dne 3. 4. 2023 potvrdil odstranění nedostatků návrhu.
22. Nutno také upozornit, že v rámci pořizování ZÚP č. 4 proběhlo posouzení SEA, nikoliv však ve vztahu ke koridoru komunikace 43. Nelze tedy konstatovat, že by změny provedené napadeným OOP nebyly vůbec posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí.
23. Krajský soud se proto zabýval charakterem provedené změny ve vztahu ke koridoru komunikace 43. Každou změnu v územně plánovacích koncepcích je třeba posoudit materiálně z hlediska jejího skutečného obsahu. Nově se tedy jedná o silnici I. třídy, nikoliv dálnici. Vymezení této komunikace v území či její další kvality (šíře koridoru apod.) se však nijak nezměnily. Stejně tak se má stále jednat o komunikaci nadmístního významu, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Krajský soud tudíž nemůže zcela souhlasit s odpůrcem, že by se jednalo o pouhou změnu v terminologii. Jde o změnu věcnou, neboť se jedná o jiný typ komunikace. Nicméně s ohledem na její vymezení a dopady na životní prostředí nelze souhlasit ani s navrhovatelem, že se jedná o nové vymezení koridoru, které vyžadovalo nové posouzení SEA (či posouzení variant řešení komunikace a její hlučnosti).
24. Dle krajského soudu jde z hlediska dopadů na životní prostředí o změnu oproti původnímu záměru zcela marginální. V tom lze přisvědčit odpůrci. Ten pak přezkoumatelně zdůvodnil,

že uvedl označení komunikace do souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací (AZÚR), ale k novému vymezení koridoru nedošlo a jeho grafické vymezení zůstalo nezměněné (viz vypořádání námitek navrhovatele). Z toho pak vyplývá, že nejde o významnou změnu, která vyžaduje nové posouzení SEA, posouzení variant komunikace 43 či posouzení z hlediska hluchnosti (jakkoliv nelze souhlasit s tím, že by se jednalo o změnu ryze textovou, nikoliv materiální). Dílčí nesprávný závěr odpůrce proto s ohledem na zásadu zdrženlivosti nemůže vést ke zrušení napadené ZÚP č. 4 ve vztahu ke koridoru komunikace 43 (již vůbec ke zrušení celého napadeného OOP). Nadto je obecně známou skutečností, že dálnice ze své podstaty představuje větší zásah do životního prostředí než silnice I. třídy, neboť představuje zásadní bariéru v území (nejen pro divoká zvířata), vyžaduje rozsáhlejší zábory půdy a složitější křižovatky či nadjezdy a následně přitahuje větší objem dopravy. Bylo-li posouzení SEA provedeno ve vztahu k dálnici, pak nelze bez dalšího požadovat nové posouzení, jestliže došlo ke změně pouze typu komunikace na silnici I. třídy.

25. S ohledem na obsah změny provedené ZÚP č. 4 ve vztahu ke koridoru komunikace 43 nemohou obstát námitky navrhovatele postavené na tom, že šlo o nové vymezení koridoru. Jak už bylo uvedeno, materiálně jde toliko o změnu typu komunikace z dálnice na silnici I. třídy. Většina námitek se tak míjí s obsahem napadeného OOP a fakticky směřují proti ZÚP č. 1 – vychází totiž z mylného předpokladu, že ZÚP č. 4 došlo k novému vymezení koridoru ve všech jeho aspektech. Ze shora provedeného shrnutí argumentů obsažených v návrhu je zřejmé, že podle navrhovatele dochází změnou ZÚP č. 4 k rozsáhlým změnám majícím významný dopad na životní prostředí. To však ve vztahu ke koridoru komunikace 43 neplatí. Jelikož soud v tomto řízení nemůže přezkoumávat ZÚP č. 1, je třeba vycházet z toho, že k vymezení koridoru v území města Boskovice ZÚP č. 1 došlo v souladu se zákonem a že posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí, hluchnosti a splnění úkolů plynoucích z nadřazené územně plánovací dokumentace bylo dostatečné. Touto optikou je pak třeba nahlížet na přezkum ZÚP č. 4. K tomu soud doplňuje, že podle ustálené judikatury NSS návrhem na zrušení pozdější změny územního plánu nelze napadat vady původního územního plánu či dřívějších změn a otevírat tím otázky, které bylo třeba vyřešit již ve vztahu k původnímu územnímu plánu. Tím by mimo jiné docházelo k obejití zákonem stanovených lhůt pro přezkum opatření obecné povahy (srov. rozsudky ze dne 28. 8. 2020, č. j. 6 As 141/2019-64, č. 4077/2020 Sb. NSS; ze dne 20. 7. 2023, č. j. 2 As 230/2022-32; a ze dne 11. 8. 2021, č. j. 7 As 357/2020-29).
26. Krajský soud nezpochybňuje závěry judikatury (ve věcech *Moravské Knínice I a II*, *Drásov*, *Kuřim* či *Bořitov*), kterých se navrhovatel dovolává, ty by však mohly dopadat právě na situaci, kdy by navrhovatel včas brojil proti ZÚP č. 1. Ve vztahu k ZÚP č. 4 je však většina námitek navrhovatele zcela lichá. Odkazovaná judikatura, v níž správní soudy vyslovily, že při vymezení koridoru pro komunikaci nadmístního významu v územních plánech je třeba provést posouzení SEA v dostatečné podrobnosti a se zohledněním lokálních vlivů, a tedy že nepostačuje hodnocení provedené na úrovni ZÚR (AZÚR), se týká případů, kdy napadenými územními plány či jejich změnami došlo v daném území k novému vymezení celého koridoru (případně šlo o převedení územní rezervy na nově vymezený návrhový koridor). V nyní posuzovaném případě však došlo pouze k dílčí změně územního plánu spočívající ve změně typu komunikace. Požadavek judikatury na provedení nového posouzení SEA tak na daný případ nelze vztahovat.
27. Nutno dodat, že z citované judikatury nelze vyvozovat, že by soudy měly při přezkumu navazujících územních plánů přezkoumávat také zákonnost zásad územního rozvoje, na

které územní plán navazuje. Soudy pouze zkoumaly, zda hodnocení SEA provedené při pořizování ZÚR/AZÚR obsahuje dostatečné vyhodnocení vlivů na životní prostředí také ve vztahu k území dotčené obce. Pokud shledaly, že nikoliv, nijak z toho neplyne, že AZÚR byla nezákonná a že provedené posouzení SEA je nepoužitelné.

28. Pokud pak navrhovatel obsáhle argumentuje, v jakých případech je nutné provést na různých úrovních hierarchie územně plánovacích koncepcí nové posouzení SEA, pak pomijí, že v daném případě nejde o návaznost na nadřazenou územně plánovací dokumentaci, ale o návaznost na dřívější změnu na téže úrovni územně plánovací dokumentace – tedy o vztah mezi dřívější a pozdější změnou územního plánu. Námitky navrhovatele se tak zcela mýlí s předmětem sporu.
29. Pokud by skutečně při pořizování ZÚP č. 1 nedošlo k řádnému hodnocení SEA, měl navrhovatel napadat právě tuto změnu územního plánu. Nemůže však nyní tvrdit, že přiřízení ZÚP č. 4 měl odpůrce napravit nedostatky v procesu pořizování ZÚP č. 1.
30. Totéž platí pro námitky týkající se posuzování hlučnosti a splnění úkolů vyplývajících z nadřazené územně plánovací dokumentace (posouzení variant, optimalizace trasy či prostupnosti krajiny). Tyto námitky by mohly mít relevanci pro vymezení celého koridoru, nikoliv pro změnu provedenou ZÚP č. 4.
31. Nelze pak souhlasit, že v případě změny právní úpravy, k jaké došlo v daném případě, je třeba provádět nové hodnocení SEA či hlučnosti záměru vymezeného v dřívější územně plánovací dokumentaci, přestože v této dokumentaci došlo k řádnému posouzení rozhodných otázek (a vydání potřebných stanovisek) podle tehdy platné a účinné právní úpravy. Přijetím takového výkladu by byla zcela popřena pravidla časové účinnosti právních norem – znamenalo by to, že přijetím nové právní úpravy by se prakticky presumovala nepoužitelnost stanovisek a posouzení otázek souvisejících s ochranou životního prostředí porízených v souladu s dříve platnou a účinnou právní úpravou. Soud opakovaně připomíná, že v dané věci nedošlo k novému vymezení koridoru komunikace 43 na území města Boskovice, ale pouze k jeho změně z dálnice na silnici I. třídy v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací.
32. Za uvedené situace soud neshledal důvod, proč v této věci podávat předběžné otázky SDEU. Pro dotčenou změnu územního plánu jsou totiž navrhované otázky irelevantní a krajský soud nemá o nedůvodnosti návrhu žádné pochybnosti.
33. Soud dodává, že se blíže nezabýval problematikou vytýkaného neprovedení hlukového hodnocení a akustického plánování v rámci pořizování ZÚR JMK. Tato argumentace se totiž netýká předmětu tohoto řízení, jímž je (toliko) napadená ZÚP č. 4.
34. Nelze souhlasit, že změna z dálnice na silnici I. třídy v AZÚR byla nezákonná, což působí nezákonnost také ZÚP č. 4. Jednak krajský soud v tomto řízení nemůže přezkoumávat zákonnost AZÚR. Jednak NSS v rozsudku ze dne 22. 4. 2025, č. j. 2 As 86/2022-197, již vyslovil (viz body 95 až 98 rozsudku NSS), že uvedená změna byla v souladu se zákonem. Navazující úprava obsažená v ZÚP č. 4 tedy rovněž není v rozporu se zákonem. Námitka navrhovatele proto není důvodná.

IV. Závěr a náklady řízení

35. Soud neshledal žádný z uplatněných návrhových bodů důvodným a nad rámec toho nezjistil žádnou vadu, jež by měla za následek nezákonnost napadeného opatření obecné povahy, k

níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Podaný návrh proto jako nedůvodný podle § 101d odst. 2 s. ř. s. zamítl.

36. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovatel ve věci úspěch neměl, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Odpůrci, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.
37. Osoby zúčastněné na řízení mají právo na náhradu pouze těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jim soud uložil; případně jim soud může z důvodů zvláštního zřetele hodných na návrh přiznat i náhradu dalších nákladů řízení (§ 60 odst. 5 s. ř. s.). Soud osobám zúčastněným na řízení žádnou takovou povinnost neuložil. Není dán ani důvod hodný zvláštního zřetele pro přiznání dalších nákladů řízení. Právo na náhradu nákladů řízení jim proto nevzniklo, čemuž odpovídá výrok IV. tohoto rozsudku.

Poučení:

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

Brno 26. února 2026

Mgr. Petr Šebek v. r.
předseda senátu