



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Karla Černína, Ph.D., a Mgr. Jana Čížka ve věci

navrhovatelů: a) **Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách, z.s.**
sídlem Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno
b) **Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí
v Troubsku, z.s.**
sídlem Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko
c) **Ing. L. D.**

d) **JUDr. Z. H.**

všichni zastoupeni advokátkou Mgr. Lenkou Kotulkovou
sídlem Kopečná 241/20, 602 00 Brno

proti
odpůrci:

Jihomoravský kraj
sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
zastoupen advokátem JUDr. Petrem Fialou, Ph.D.
sídlem Helfertova 2040/13, Brno

**o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje
Jihomoravského kraje, vydaného zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 5. 9. 2024**

takto:

I. Návrh se zamítá.

- II. Navrhovatelé nemají právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly vydány v roce 2016. Jejich třetí aktualizace, která se týkala vymezení koridorů pro vysokorychlostní železniční trať na území kraje, byla rozdělena na dvě části. Část 3A vymezila část koridoru vedoucí od Brna na jih směrem na Vídeň a byla vydána již dne 25. 4. 2024. Nyní napadená část 3B vymezuje koridor pro vysokorychlostní trať vedoucí od Brna na západ směrem na Prahu, vydána byla dne 5. 9. 2024 a účinnosti nabyla dne 26. 10. 2024. Návrhem podaným Krajskému soudu v Brně dne 25. 10. 2025 se navrhovatelé domáhají jejího zrušení jako celku. Jejich stěžejní argumenty spočívají v tom, že neproběhlo řádné posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a na lidské zdraví, neboť odpůrce fakticky nevyhodnotil synergické a kumulativní vlivy vysokorychlostní trati s jinými záměry a neposoudil alternativní možnosti jejího vedení. Kromě toho vytýkají odpůrci i dotčeným orgánům, které se k návrhu zásad územního rozvoje vyjadřovaly, celou řadu dalších pochybení.

II. Argumentace stran

2. Argumentace účastníků řízení je tak rozsáhlá, že ji nelze jednoduše shrnout na jednom místě. Krajský soud zde jen načrtne základní tematické okruhy a argumenty k nim uvede až v příslušné části odůvodnění, kde se s nimi zároveň i vyrovná.
3. Navrhovatelé v první řadě vytýkají odpůrci, že neposoudil všechny rozumné varianty navržené koncepce, konkrétně severní trasu vysokorychlostní železniční trati a její podzemní vedení. Jako pochybení vnímají i to, že v rámci vyhodnocení SEA nebylo provedeno takzvané akustické plánování podle evropské legislativy. Nedostatečné je podle navrhovatelů posouzení vlivů koncepce na veřejné zdraví a na znečištění ovzduší, nebyly dostatečně vyhodnoceny ani kumulativní vlivy s existujícími stavbami a budoucími záměry. Nezákonná jsou podle navrhovatelů také stanoviska dotčených orgánů, zejména závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje a stanovisko Ministerstva životního prostředí k vyhodnocení SEA. Ministerstvo životního prostředí bylo nadto podle navrhovatelů i systémově podjaté. V napadené aktualizaci zásad územního rozvoje shledávají navrhovatelé rozpor mezi její grafickou a textovou částí, pokud jde o šíři koridoru pro vysokorychlostní trať u obce Troubsko. Napadené zásady územního rozvoje jsou podle navrhovatelů taktéž neproporcionální a nerespektují princip minimalizace zásahu do práv svých adresátů. Z hlediska procesního nebylo provedeno veřejné projednání jak napadeného opatření obecné povahy, tak ani vyhodnocení SEA. A konečně vznášejí navrhovatelé výhrady také ke způsobu vydání napadeného opatření obecné povahy a ke způsobu zveřejnění vyhodnocení SEA.
4. Odpůrce argumentoval ve svém vyjádření podrobně ke každému návrhovému bodu a navrhovatelé na to reagovali obsáhlou replikou.

III. Řízení před krajským soudem

5. Obě strany si v průběhu soudního řízení vyžádaly od soudu prodloužení lhůty pro zpracování svého vyjádření. Krajský soud jim vyhověl, zároveň však upozornil, že to nutně povede k překročení zákonné devadesátidenní lhůty pro rozhodnutí o návrhu na zrušení opatření obecné povahy. Krajský soud má nicméně za to, že tato lhůta je stanovena především v zájmu právní jistoty odpůrce a ochrany práv navrhovatelů, proto je možno na žádost obou stran dát přednost jejich právu být slyšen a úplně a podrobně se vyjádřit k věci.
6. Soud si dále vyžádal od Ministerstva pro místní rozvoj (dále též „MMR“) a Ministerstva životního prostředí (dále též „MŽP“) jednak interní komunikaci k rozdělení AZÚR 3 na dvě části, resp. k úpravám SEA, a dále je též požádal o vyjádření k věci jako přátele soudu (*amicus curiae*). Vyjádření MMR nevneslo do věci nic nového, e-mailová komunikace pověřené zaměstnankyně s odpůrcem k rozdělení AZÚR 3 se podle něj nedochovala. Naproti tomu MŽP krajskému soudu velkou část elektronické komunikace mezi pověřenou úřední osobou a hlavní zpracovatelkou SEA poskytlo a vyjádřilo se též podrobně ke svým procesním postupům v této věci.
7. Soud rozhodl ve věci samé bez jednání za podmínek § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), neboť žádná ze stran jednání nepožadovala. Navrhovatelé sice navrhovali v žalobě určité důkazy nad rámec obsahu správního spisu (zejména chtěli, aby si soud vyžádal výše zmíněnou e-mailovou komunikaci mezi odpůrcem, zpracovatelkou SEA, Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem pro místní rozvoj), návrh na provedení důkazů před správním soudem podle § 71 odst. 1 písm. e) s. ř. s. však nelze sám o sobě považovat za nesouhlas s rozhodnutím bez jednání ve smyslu § 51 odst. 1 s. ř. s. (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2016, č. j. 7 As 93/2014-48, č. 3380/2016 Sb. NSS). Navrhovatelé nepodmiňovali svůj souhlas s rozhodnutím bez jednání provedením navržených důkazů – výzvu soudu ze dne 7. 11. 2025, aby se vyjádřili k možnosti rozhodnout věc bez jednání, ponechali úplně bez reakce a žádnou jasnou vůli ohledně jednání neprojeвили (tím se nynější věc liší od situace řešené v rozsudku ze dne 7. 4. 2022, č. j. 10 Afs 176/2020-58).
8. Soud nakonec neshledal provedení navržených důkazů potřebným, jak níže vysvětlí. Stojí za zmínku, že zdejší soud odmítl již dříve obdobné důkazy provést jako nadbytečné, a to v rámci návrhu na zrušení aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje č. 3A (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 6. 2025, č. j. 63 A 3/2025-274, bod 35).

IV. Posouzení věci krajským soudem

9. Aktivní legitimace navrhovatelů ani pasivní legitimace odpůrce nebyla mezi stranami sporná, stejně jako včasnost návrhu a splnění dalších podmínek řízení. Ani nepřipustnost návrhu podle nyní účinného § 307 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, nepřichází v úvahu, neboť řízení o vydání opatření obecné povahy bylo zahájeno za účinnosti předchozího stavebního zákona z roku 2006 [zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)] a dokončovalo se tudíž podle dosavadních právních předpisů (srov. podrobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 6. 2025, č. j. 63 A 3/2025-274, body 31–33). Proto se k těmto procesním otázkám nebude krajský soud dále vyjadřovat a přikročí rovnou k věcnému posouzení návrhu.

10. Návrh **není** důvodný.

IV.1. Úvodní shrnutí postoje soudu

11. Krajský soud se na úvod pokusí stručně a lapidárně vystihnout podstatu věci.
12. Navrhovatelé žijí či působí v té části brněnské aglomerace (Brno-Bosonohy a Troubsko), která je mimořádně zatížena hlukem a znečištěním ovzduší ze silniční dopravy. Existují přitom silné důvody domnívat se, že jsou v tomto území překračovány zákonné limity pro hluk a znečišťující látky a příslušné státní orgány nejsou schopny jejich dodržení zajistit. To vedlo již k řadě soudních sporů.
13. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje přesto umísťují do této oblasti koridory pro další dopravní stavby, a to jak silniční, tak i železniční. Stěžovatelé se proto obávají, že se jejich situace umístěním těchto dopravních staveb v budoucnu ještě zhorší. V nynější věci směřují jejich výtky konkrétně proti vytyčení koridoru vysokorychlostní železniční trati, která má v budoucnu spojit Prahu s Brnem. Obranu navrhovatelů lze v zásadě rozdělit do dvou linií. Za prvé požadují, aby se zvažilo, zda by přece jen nebylo vhodnější vést železniční koridor jinudy, konkrétně tak, že by se do Brna napojil od severu. Za druhé – není-li to možné – chtějí mít alespoň jistotu, že pokud koridor povede podél dálnice D1 mezi Bosonohami a Troubskem, tak bude v těchto místech zcela zakryt (umístěn v tunelu, tubusu, nebo v překrytém zářezu) tak, aby z něj pronikalo do okolí co nejméně hluku, vibrací a látek znečišťujících ovzduší.
14. Ani s jedním z těchto dvou požadavků nemohli navrhovatelé před soudem uspět. První přichází příliš pozdě. K výběru toho, ve kterém ze dvou možných směrů bude koridor vysokorychlostní železniční trati naplánován, došlo fakticky již při první aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v roce 2020. Ta zrušila jednu ze dvou dosavadních územních rezerv pro vysokorychlostní trať (tzv. variantu Petrov) a stanovila, že územní studie proveditelnosti se zpracuje již jen pro zbývající variantu vedení vysokorychlostní trati. Nyní, při třetí, respektive čtvrté aktualizaci zásad územního rozvoje, se již k této otázce nelze vracet. A pokud jde o konkrétní technické provedení trati (umístění v tunelu apod.), takovéto otázky zásadám územního rozvoje vůbec nepřísluší řešit. Jde o příliš velkou úroveň detailu, která spadá až do následujících kroků přípravy stavby (územní plán či povolení záměru). Zásady územního rozvoje mají pouze ověřit, zda není umístění trati v daném koridoru zcela vyloučeno – tedy zda existují řešení, která umožní dodržet zákonné limity i po její realizaci. Zásady územního rozvoje jsou však strategický dokument velkého měřítka a nemohou tudíž konkrétní technické řešení stavby v daném místě závazně stanovit.
15. Soud samozřejmě vnímá, že předchozí verze zásad územního rozvoje určité záruky pro obyvatele Troubska a Brna-Bosonoh nabízela. Velmi přesně totiž konkretizovala, že nadstandardními hlukovými opatřeními se myslí právě jen tunel, tubus nebo překrytí. Je možné, že tím krajské zastupitelstvo do jisté míry navrhovatele ukolébalo, aby se aktivně nebránili proti plánovanému vedení vysokorychlostní trati v blízkosti svých domovů či působiště. A poté, v aktualizacích zásad územního rozvoje č. 3A a 3B, se náhle toto vyjádření změnilo tak, že tunel, tubus a překrytí mají představovat pouze příklady nadstandardních protihlukových opatření. Nelze tak vyloučit, že pro stavbu budou nakonec navržena opatření jiná, ve výsledku možná skromnější. Potíž je ale v tom, že příkladné vymezení možných protihlukových opatření ve skutečnosti mnohem lépe

odpovídá zákonu, judikatuře i smyslu a účelu zásad územního rozvoje. A úkolem soudu je pouze kontrolovat dodržování zákonů, nikoliv vynucovat plnění politických slibů.

16. Podle krajského soudu ale napadená aktualizace č. 3B Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje přece jen zajišťuje ochranu práv navrhovatelů, byť jiným způsobem, než požadují. Stanovuje totiž jednoznačně, že stavbu vysokorychlostní trati bude možno do území umístit jen za předpokladu dodržení zákonných limitů. Tento požadavek, plynoucí ostatně přímo ze zákona, je potřeba brát vážně. Hygienické limity pro hluk a vibrace, stejně jako limity znečištění ovzduší, jsou v právních předpisech konstruovány jako limity imisní. To znamená, že se vyžaduje jejich dodržení v určitém čase a místě bez ohledu na to, kolik a jakých zdrojů případné překročení způsobuje. Prakticky to znamená, že pokud skutečně dochází na území Troubska a Bosonoh k překračování stanovených imisních limitů hluku již za stávající situace, pak bude možné uvažovat o realizaci vysokorychlostní trati pouze za předpokladu, že zároveň dojde v tomto území k omezení hlukových emisí ze stávajících zdrojů. Protože pokud by se tak nestalo, tak dokonce i kdyby tato trať přispěla k celkovému hluku jen mírně, tak po jejím vybudování by i nadále byly zákonné imisní limity překročeny, což by bylo v rozporu s požadavkem jasně vymezeným v zásadách územního rozvoje.
17. V další části odůvodnění krajský soud krátce shrne dosavadní proces přijímání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a jejich aktualizací, jejich soudní přezkum, a následně se bude věnovat jednotlivým návrhovým bodům i s odkazy na příslušné zdroje informací, na právní předpisy a judikaturu.

IV.2. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje – dosavadní vývoj

18. První Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 zrušil Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS. Důvodem bylo především to, že Jihomoravský kraj v nich nezohlednil synergické a kumulativní vlivy stávajících dopravních staveb a připravovaných dopravních záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví.
19. Nynější Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále též „ZÚR“) pocházejí z roku 2016 a v soudním přezkumu naopak obstály – oba návrhy na jejich zrušení zamítl Krajský soud v Brně, přičemž jeho závěry potvrdil Nejvyšší správní soud svými rozsudky ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, a ze dne 29. 11. 2023, č. j. 2 As 224/2022-105. V těchto nových zásadách územního rozvoje bylo vysokorychlostní vlakové spojení Prahy s Brnem řešeno vymezením dvou územních rezerv – RDZ02-A (tzv. varianta „Řeka“, spojená s budoucím umístěním brněnského hlavního nádraží v odsunuté poloze u Svratky) a RDZ02-B (tzv. varianta „Petrov“, spojená s budoucím umístěním brněnského hlavního nádraží v jeho stávající poloze) s tím, že je potřeba je dále prověřit. U územních rezerv, jichž byla v zásadách územního rozvoje vymezena celá řada, se jejich synergické a kumulativní vlivy podle judikatury NSS nezkoumají, neboť není jisté, zda vůbec dojde v budoucnu k jejich využití.
20. Aktualizací č. 1 (dále též „AZÚR 1“) z roku 2020 byla územní rezerva RDZ02-B ze zásad územního rozvoje vypuštěna. Dne 30. 5. 2018 totiž Centrální komise Ministerstva dopravy rozhodla, že brněnské hlavní nádraží bude umístěno v odsunuté poloze, čímž se varianta „Petrov“ stala zbytečnou. Dosavadní územní rezerva RDZ02-A zůstala zachována pod novým názvem RDZ02 s tím, že se právě pracuje na studii proveditelnosti celé

vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, a teprve po jejím dokončení bude možno nahradit územní rezervu návrhovým koridorem. Správní soudy řešily několik návrhů na zrušení aktualizace č. 1, ale žádný z nich nesměřoval proti vypuštění územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ02-B. Všechny se týkaly řešení silniční dopravy a žádný z nich nebyl úspěšný (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 4. 2025, č. j. 5 As 382/2021-208 a č. j. 2 As 86/2022-197, a rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 26. 10. 2021, č. j. 65 A 6/2021-465, a ze dne 20. 1. 2022, č. j. 65 A 8/2021-77).

21. Aktualizace č. 2 zásad územního rozvoje není pro nynější věc podstatná.
22. Návrh aktualizace č. 3 (dále též „AZÚR 3“) měl za úkol vymezit na základě žádosti Správy železnic, státní organizace, návrhové koridory pro vysokorychlostní trať (dále též „VRT“) od západní hranice Jihomoravského kraje s Krajem Vysočina po Brno, a dále kolem Brna na jih, od Šakvic až po hranici Jihomoravského kraje s Rakouskem. V tomto rozsahu také bylo zpracováno strategické hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů koncepce na udržitelný rozvoj území (VVURÚ). Protože u „západní větve“ se objevil možný střet s elektrickým vedením vysokého napětí, který bylo potřeba vyřešit, rozdělil pořizovatel návrh AZÚR 3 na dvě části.
23. Aktualizace č. 3A (dále též „AZÚR 3A“) pokrývala jižní větev VRT od Brna směrem na Vídeň (koridor DZ11 a územní rezerva RDZ05) a byla schválena dříve, konkrétně 25. 4. 2024. Navrhovatel a) spolu s dalším spolkem, a zastoupený touž zástupkyní jako v nynější věci, navrhl Krajskému soudu v Brně, aby ji zrušil. Brojil zejména proti doplnění slova „např.“ u výčtu nadstandardních protihlukových opatření pro budoucí koridor VRT v místech, kde se přibližuje obytné zástavbě. Ale vedle toho uplatnil i řadu dalších, zcela totožných argumentů jako v nynější věci. Krajský soud v Brně návrh zamítl rozsudkem ze dne 11. 6. 2025, č. j. 63 A 3/2025-274 (kasační řízení před Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 6 As 94/2025 dosud probíhá).
24. Aktualizace č. 3B (dále též „AZÚR 3B“) pokrývala západní větev VRT od Brna směrem na Prahu až po hranice s Krajem Vysočina (koridor DZ13). Nakonec se ukázalo, že střet s elektrickým vedením nevyžaduje změnu trasy navrženého koridoru VRT. Proto byla AZÚR 3B schválena sice později, ale v původně navržené podobě obsažené již v AZÚR 3. Účinnosti nabyla dne 26. 10. 2025. Na připomínky navrhovatelů vznesené během pořizování AZÚR 3 odpověděl odpůrce obsáhle – a podle krajského soudu též přezkoumatelně – na str. 165–175 odůvodnění AZÚR 3B.

IV.3. Posouzení různých variant koncepce v SEA

25. Základní teze navrhovatelů spočívá v tom, že prvním krokem při zpracování hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) měla být identifikace všech rozumných variant vedení koridoru VRT. Následně se vliv každé z těchto variant na životní prostředí měl posoudit ve stejné míře podrobnosti a veřejnosti se měla dát možnost se k takovému hodnocení vyjádřit. Namísto toho zpracovatelka SEA posoudila pouze jedinou trasu koridoru, kterou navrhla Správa železnic (a která vede přes Bosonohy a Troubsko). Takový postup je v rozporu nejen s českým právem, ale i s příslušnou směrnicí EU. Existovalo totiž přinejmenším jedno rozumné alternativní řešení, a to přivést koridor VRT do Brna od severu. Tuto variantu doložila obec Troubsko a další subjekty již během procesu přijímání AZÚR 3, a to technickou zprávou autorizovaného dopravního projektanta, Ing. K., ze září 2023. Podle ní by bylo možné napojit koridor VRT ze severu nejen do stávající

polohy brněnského hlavního nádraží (varianta „Petrov“), ale i do jeho plánovaného umístění v odsunutě poloze u Svatky (varianta „Řeka“). Za další plnohodnotnou variantu, která se měla dočkat samostatného posouzení SEA, označují navrhovatelé podzemní vedení koridoru VRT v blízkosti obytné zástavby.

26. Nejprve je třeba říci, že navrhovatelé na str. 39–45 svého návrhu poukazují na nesprávnou implementaci směrnice SEA ve stavebním zákoně, opravu jejího oficiálního překladu a metodický dokument Evropské Komise k její implementaci. Požadují, aby krajský soud případně položil předběžnou otázku k výkladu směrnice Soudnímu dvoru Evropské unie (dále též „SDEU“). Nemá smysl tuto argumentaci parafrázovat, neboť prakticky totožné argumenty již v minulosti vyvrátil Nejvyšší správní soud (viz výše citované rozsudky NSS k AZÚR 1 č. j. 2 As 86/2022-197, body 123–126, 136–143, a č. j. 5 As 382/2021-208, body 85, 93, 97–99, 101–111, které ideově navazují na navrhovateli opakovaně citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526, body 126–132).
27. Stručně řečeno, česká právní úprava té evropské nijak neodporuje a není třeba pokládat v tomto směru ani předběžnou otázku SDEU. Variantní návrh koncepce není ani podle evropských předpisů, ani podle české právní úpravy nutné zpracovat vždy, ale zejména tehdy, pokud si to vyžádá sám pořizovatel nebo dotčený orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. Samozřejmě nelze pominout žádnou známou variantu řešení, musí však jít o variantu rozumnou. Za rozumné varianty, které je třeba podrobit posouzení SEA, je nutno považovat jen alternativy funkčně rovnocenné, tedy takové, které umožní v podstatné míře dosáhnout zvoleného cíle. Samotný výběr variant (či jen jediné varianty) pro posouzení SEA může proběhnout i před zpracováním koncepce. Musí být pouze řádně dokladován, zvolená varianta musí být založena na legitimním důvodu a odpůrce při jejím výběru musí postupovat korektně. Je legitimní, pokud odpůrce nejprve jednotlivé myslitelné varianty prověří územní studií a na základě takto získané hlubší znalosti některé z dříve uvažovaných variant koridoru dopravní infrastruktury do pořizování aktualizace zásad územního rozvoje vůbec nezahrne a nepodrobí je tím pádem ani posouzení SEA.
28. Judikatura dále upřesňuje, že „rozumnost“ varianty je vlastnost, která se vztahuje k preferovanému řešení *s přihlédnutím k souboru věcných cílů uspořádání území a zeměpisné oblasti působnosti daného nástroje územního plánování*. Za rozumné varianty hodné dalšího zkoumání je přitom třeba považovat pouze takové, které jsou schopny stanovených cílů dosáhnout *za alespoň rámcově přiměřených „nákladů“ environmentálních (zásahy do krajiny stavbami, hluk a jiné emise aj.) a i rozumně představitelných nákladů finančních*. Teprve takové varianty se posuzují v SEA (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 86/2022-197, body 143–146). Některé varianty mohou být předem diskvalifikovány jako nerozumné, jestliže se např. dostávají do rozporu s nadřazeným územně plánovacím nástrojem, kterým je ve vztahu ke krajským zásadám územního rozvoje celostátní Politika územního rozvoje (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 133-143). V zásadě ale platí, že je především otázkou politického rozhodnutí, kudy zhruba povede určitá komunikace nadmístního významu. Pokud by při tom politická reprezentace vybočila ze zákonných mantinelů, měla by narazit na to, že její záměr nesplní podmínky SEA a bude z hlediska dopadu na životní prostředí vyhodnocen jako nepřípustný. Jestliže je však již určitý záměr jednou projednán a schválen, pak je spíše nežádoucí jej opakovaně znovu posuzovat, přehodnocovat a měnit. Bylo by to v rozporu s povahou územního plánování jako dlouhodobého a kontinuálního procesu, a zároveň tím dochází k *zásahu do legitimního*

očekávání dotčených osob a k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, body 28–29, obdobně i výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, bod 124).

29. Touto optikou proto nahlížel krajský soud na argumentaci navrhovatelů na str. 45–51 návrhu, která rozvíjí výhody jimi navrhovaných variant (severní trasa, podzemní vedení trati) a ze které navrhovatelé dovozují, že měly být obě tyto varianty posouzeny v procesu SEA. Podle krajského soudu tomu tak není.
30. Pokud jde o severní trasu VRT, k jejímu vyloučení došlo fakticky již schválením první aktualizace ZÚR v roce 2020 (tedy před více než pěti lety). Do té doby totiž v ZÚR z roku 2016 figurovaly dvě územní rezervy, obě určené pro možné budoucí vedení vysokorychlostní trati na Brno směrem od Prahy. Důležité ovšem je, že každá z nich byla nerozlučně spjata s jednou ze dvou tehdy zvažovaných variant budoucího umístění brněnského hlavního vlakového nádraží (neboli tzv. železničního uzlu Brno). Podle toho se i nazývaly. Severní varianta byla spojena s umístěním hlavního nádraží v centru, proto se nazývala Petrov. AZÚR 1 však ponechala v zásadách územního rozvoje pouze druhou, jižní variantu, nazývanou Řeka, která měla navazovat na hlavní nádraží umístěné v nové, odsunutě poloze u řeky Svratky. Proč se tak stalo? V odůvodnění napadeného opatření obecné povahy to odpůrce vysvětluje ve své reakci na podané připomínky (str. 165–169).
31. Dne 30. 5. 2018 Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala tu variantu řešení železničního uzlu Brno, která předpokládala přesun hlavního nádraží k řece Svratce (takový postup přitom předpokládalo usnesení vlády č. 525/2015 ze dne 1. 7. 2015). Tím tedy padla i severní varianta VRT, na což odpůrce reagoval v AZÚR 1 vypuštěním územní rezervy s názvem Petrov. Nikdo se tehdy neozval s tvrzením, že by snad severní trasa VRT zůstala i nadále použitelná, neboť je slučitelná i s umístěním brněnského hlavního nádraží u řeky Svratky. To byl přitom ten správný okamžik, kdy by bylo namístě danou otázku řešit (a podložit svá tvrzení obdobným dokumentem, jako je dopravní studie Ing. K., kterou navrhovatelé předkládají nyní). Vždyť navrhovatelům muselo být zřejmé, že severní varianta se tímto krokem nenávratně opouští. Vyplývalo to především z toho, že AZÚR 1 předpokládaly zpracování studie proveditelnosti již pouze pro zbývající, jižní trasu VRT (srov. str. 279 textové části AZÚR 1). A napovídá to i prostá logika – vždyť po zrušení územní rezervy pro severní variantu Petrov mohlo snadno dojít k tomu, že na jejím místě bude realizován záměr, který budoucí vedení VRT v této trase fyzicky znemožní (např. velké logistické centrum nebo rozsáhlá dopravní stavba jiného typu než železnice). I vypuštění dosavadní územní rezervy tak může představovat výběr určité varianty řešení (ostatně, stavební zákon z roku 2006, který je na věc použitelný, hovoří v § 38 o variantě řešení ve vztahu k celé koncepci, tedy k ZÚR, nikoliv jen ve vztahu ke konkrétním koridorům či záměrům).
32. V návaznosti na AZÚR 1 byla zpracována studie proveditelnosti VRT v celé trase Praha – Brno Břeclav, včetně posouzení jejích vlivů na životní prostředí. Schválila ji Centrální komise Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022 (takový postup přitom předpokládala Politika územního rozvoje ČR ve znění účinném ode dne 1. 9. 2021). Na základě kladného výsledku studie navrhla Správa železnic odpůrci změnu dosavadní územní rezervy pro variantu Řeka na návrhový koridor pro VRT. Jestliže navrhovatelé proti zrušení územní rezervy pro variantu Petrov v AZÚR 1 nijak nebrojili, nemohou dost dobře nyní, po pěti letech dalších příprav, přijít s požadavkem, aby se v SEA prověřila jako rozumná varianta též

možnost zapojení VRT do nové, odsunuté polohy železničního uzlu Brno ze severu (podle návrhu Ing. K.). Jde o zcela novou myšlenku. Pro tuto variantu žádná studie proveditelnosti zpracována nebyla. Není tedy např. zřejmé, zda by vůbec vedení velké části vysokorychlostní trati pomocí tunelů pod Brnem bylo ekonomicky únosné.

33. Soud rozumí tomu, že navrhovatelé se možná v době schvalování AZÚR 1 nechali ukolébat příslibem tehdejší krajské politické reprezentace, že v blízkosti obytné zástavby Bosonoh a Troubska bude VRT zakryta (tunel, tubus apod.). Nyní se cítí podvedeni, protože schválením AZÚR 3A a AZÚR 3B a doplněním slova „např.“ politická reprezentace Jihomoravského kraje od tohoto příslibu ustoupila. Navrhovatelé jsou tak opět vystaveni nejistotě, jak přesně bude kumulativní hluk z železnice a dalších dopravních staveb v místě jejich bydliště a působiště technicky řešen. To ale nic nemění na tom, že pro ústup od již jednou projednaného a schváleného řešení musí s ohledem na princip kontinuity územního plánování vždy existovat vážné důvody. Typicky může jít o změny v území nebo o prokázanou nesprávnost či nezákonnost dosud předpokládaného řešení. Nic takového se však v nynější věci nestalo, jak soud ještě níže v jiné části tohoto odůvodnění vysvětlí.
34. Krajský soud vzal při svých úvahách v potaz i to, že teprve nyní napadená AZÚR 3B vymezila pro VRT koridor, zatímco doposud šlo pouze o územní rezervu. Navrhovatelé tak mohli propadnout dojmu, že teprve v tuto chvíli se jim poprvé otevírá možnost brojit proti vedení VRT soudní cestou. Takový pohled by však byl mylný.
35. Je samozřejmě pravda, že u územních rezerv se neposuzuje jejich vliv na životní prostředí – SEA se zpracovává až pro koridory dopravních staveb. U územních rezerv je proto možné zpravidla namítat jen to, že byly vymezeny v nepřiměřeném rozsahu (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 122/2018-512, body 78–82). Krajský soud přitom nepopírá, že správní soudy se k návrhům, které zpochybňují vymezení určité územní rezervy a požadují její zrušení, staví spíše zdrženlivě. Vnímají je zpravidla jako předčasné, protože územní rezerva se vůbec nemusí dočkat svého využití a může být v budoucnu bez dalšího zrušena. Navrhovatele omezuje územní rezerva na právech prakticky jen tím, že mu dočasně brání v jiném využití jeho pozemků. Samotný záměr, pro který byla územní rezerva vymezena, má potenciál zasáhnout práva navrhovatele teprve ve chvíli, kdy na sebe vezme podobu vymezení koridoru pro danou dopravní stavbu. Dosavadní judikatura však není na nynější věc použitelná, protože to, k čemu došlo první aktualizací ZÚR nebylo *vymezení*, ale naopak *zrušení* jedné ze dvou územních rezerv pro VRT. Nelze tak předjímat, jak by se soudy k návrhu na zrušení příslušné části AZÚR 1 postavily, pokud by navrhovatelé namítali, že k úplnému opuštění severní varianty trasy VRT nevedly odpůrce rozumné důvody, neboť je uskutečnitelná a smysluplná i po odsunutí hlavního brněnského nádraží k řece. Navrhovatelé to ke své škodě ani nezkusili. Takže teď těžko mohou tvrdit, že nynějším návrhem na zrušení AZÚR 3B z roku 2025 využívají první a jedinou možnost soudní ochrany, která se jim nabízela.
36. Krajský soud tak shrnuje, že výběr varianty záměru (zde koridoru pro dopravní stavbu) neprobíhá až v rámci procesu SEA, jak se mylně domnívají navrhovatelé, ale může k němu dojít i předtím. Do procesu SEA může dokonce vstoupit pouze varianta jediná, pokud byla její volba založena na legitimním důvodu a byla provedena korektně, transparentně a řádně dokladována – typicky na základě územní studie. Přesně tak to proběhlo i v tomto případě. Důležité ovšem je, že k výběru varianty koridoru pro VRT v trase vedoucí kolem Bosonoh a Troubska nedošlo nyní napadeným opatřením obecní povahy, ale již před více než pěti

lety, první aktualizací Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. A proti tomu navrhovatelé včas nebrojili.

37. Co se týká podzemního, resp. zakrytého řešení trasy VRT v okolí Troubska a Bosonoh, zde se ve skutečnosti nejedná o žádnou samostatnou variantu navrhovaného koridoru, jakkoliv se to tak navrhovatelé snaží prezentovat. Jde pouze o jeho místní technické řešení. Jedná se samozřejmě o otázku velmi významnou, neboť právě v tomto místě prochází navržený koridor pro budoucí VRT oblastí, v níž jsou pravděpodobně již nyní překračovány hygienické limity pro hluk a negativně ji ovlivňují i další vlivy silniční dopravy. A v budoucnu se zde navíc mají protínat i další, nově vybudované dopravní tahy. Právě v oblasti Bosonoh a Troubska tedy bude nutné citlivě hledat řešení každé nové dopravní stavby tak, aby nejen zátěž území nezvyšovala (to by bylo za stávajícího stavu zcela nepřijatelné), ale pokud možno ji naopak snížila (například tím, že do svých kompenzačních opatření zahrne i některé stávající stavby a pomůže tak snížit jejich dosavadní negativní vliv na okolí).
38. To ale nic nemění na tom, že konkrétní způsob řešení VRT není tématem pro zásady územního rozvoje. Ty mají pouze navrhnout koridor pro VRT. A koridor není ničím víc než promítnutím množiny možných budoucích tras VRT na zemský povrch. Zjednodušeně řečeno, zásady územního rozvoje mají pouze vymezit, *kudy* by potenciálně jednou mohla trasa VRT vést. To, jestli bude trať v tom kterém úseku technicky řešena tím či oním způsobem, tedy jestli bude například vedena po povrchu, v zářezu či pod zemí, nepřísluší řešit zásadám územního rozvoje (dokonce by byla taková podrobnost zásad nezákonná, jak vyplývá z § 36 odst. 1 stavebního zákona z roku 2006). Snad jen v případě, že by bylo již ve fázi návrhu zásad ze shromážděných podkladů zřejmé, že určité technické provedení je jediné možné (například jako jediné umožňuje dodržet zákonné limity pro hluk), tak by bylo možno tvrdit, že zásady musí toto řešení zafixovat, neboť je nevyhnutelnou podmínkou realizace záměru. Takové informace však z podkladů v nynější věci nevyplývají (příčemž otázce, zda byly podklady pro AZÚR 3B dostatečné, se bude soud věnovat níže v jiné části odůvodnění tohoto rozsudku). Jinak bude ale konkrétní podoba VRT předmětem až dalších, navazujících fází přípravy záměru, ať již územního plánování nebo stavebního povolení.
39. Krajský soud tak shrnuje, že tzv. podzemní variantu VRT v úseku Bosonohy a Troubsko zpracovatelka SEA samostatně hodnotit nemusela. Nejedná se o variantu koridoru pro VRT, ale o způsob technického řešení trasy VRT v určitém úseku, což zásadám územního rozvoje normovat nepřísluší. Ke stejnému závěru dospěl ostatně již dříve jak Nejvyšší správní soud při posuzování původních Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 85), tak i zdejší soud při posuzování územního plánu obce Perná (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 3. 12. 2025, č. j. 65 A 5/2023-292, body 121–124).

IV.4. Proporcionalita a minimalizace zásahu v AZÚR 3B

40. Ačkoliv porušení zásady proporcionality a minimalizace zásahu do práv adresátů vymezili navrhovatelé jako samostatný návrhový bod, ve skutečnosti v něm jen zopakovali, že odpůrce neposoudil jiné možné varianty vymezení koridoru pro VRT. Proto ani nemohl zhodnotit, zda neexistuje jiné řešení, které by mu umožnilo dosáhnout stanoveného cíle

a při tom méně zasáhnout do práv dotčených osob. Na výhrady související s posouzením variant VRT již krajský soud odpověděl v předchozí části odůvodnění.

41. Jediné novum tak představuje zmínka, že odpůrce neproověřil proveditelnost varianty VRT bez zakrytí. I to už ale soud výše vysvětlil. V zásadách územního rozvoje se prověřuje proveditelnost pouze ve vztahu k vymezení koridoru pro dopravní stavbu v daném místě. Postačí, že existují nějaká technická řešení, která umožňují VRT v budoucnu do daného koridoru umístit a dodržet při tom zákonné požadavky (např. tunel, tubus, překrytí, hluboký zářez apod.). Které z nich se pak konkrétně bude muset použít, to už je otázkou pro navazující stupně územně plánovací dokumentace (územní plány jednotlivých obcí), popřípadě až pro fázi povolování záměru (pokud by i po prověření v rámci územního plánování zůstávalo ve hře více přípustných variant technického řešení).
42. Krajský soud tak tématu proporcionality zvoleného řešení jen obecně dodává, že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se úpravy v území týkají (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, body 169–170). Rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území je vždy politickou diskrecí zastupitelského orgánu územní samosprávy a uvnitř zákonných mantinelů zůstává vcelku široký prostor pro autonomní politické rozhodování. Soudy musejí při jeho hodnocení zůstat zdrženlivé a zasahovat jen v případě zjevných excesů (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 122/2018-512, body 58 a 98–101). A konečně, jelikož navrhovatelé otázku přiměřenosti nenastolili ve svých připomínkách k návrhu napadeného opatření obecné povahy a nevysvětlují ani, co jim v tom bránilo, nebyl soud vlastně povinen se údajným porušením zásady proporcionality jakkoliv zabývat (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, body 148–150).

IV.5. Hodnocení hluku a znečištění ovzduší v SEA

43. Navrhovatelé se v návrhu obsáhle věnují údajnému pochybení odpůrce, resp. zpracovatelky SEA, spočívajícímu v tom, že neprovedli tzv. akustické plánování podle příslušné směrnice EU (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. 6. 2002, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, včetně jejích novelizací a příloh). Jde jim zejména o to, že zpracovatelé SEA v rozporu s touto směrnicí nevyužili při územním plánování příslušné ukazatele zavedené touto směrnicí a metodiku jejich výpočtu (str. 51–61, 63 návrhu). Návrhové důvody nemá smysl podrobněji rozvádět, neboť s veškerými argumenty, které navrhovatelé vznášejí, se již opakovaně vypořádal jak Nejvyšší správní soud (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 86/2022-197, body 157–158, či dosud necitovaný rozsudek NSS ze dne 19. 9. 2025, č. j. 6 As 186/2023-104, body 214–220), tak i Krajský soud v Brně (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno 63 A 3/2025-274, body 133–137, či výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 65 A 5/2023-292, body 129–135). Stručně řečeno, hlukové ukazatele i metodika jejich výpočtu ve směrnici jsou určeny primárně pro tvorbu strategických hlukových map (mapování stávajícího hluku), zatímco pro akustické plánování si mohou členské státy zavést vlastní ukazatele, aniž by tak musely učinit obecně závazným právním předpisem. Česká republika používá pro tento účel hygienické limity hluku. Proto krajský soud neshledal důvod provádět k této otázce navržený důkaz ani pokládat předběžnou otázku SDEU.

44. Ani letmé srovnání české právní úpravy se slovenskou, provedené v replice navrhovatelů, krajský soud nepřesvědčilo. Slovenská úprava sice zakládá akční plány pro snižování hluku na ukazatelích L_{den} a L_{noc} , ale vazba mezi akustickým plánováním (tj. akčními plány) a územním plánováním zůstává stejně volná jako v české právní úpravě. Prostě se jen zmiňuje, že mezi opatření zahrnutá do akčních plánů patří mj. i úkoly pro územní plánování.
45. Tímto považuje krajský soud za vypořádané i nejrůznější další odkazy navrhovatelů na postupy, které se týkají hlukového mapování a akustického plánování a jež jsou porůznu rozptýleny v dalších částech návrhu.
46. Zbývající námitky navrhovatelů proti hodnocení hluku v SEA v se dají rozdělit do tří základních okruhů.
47. Za prvé, chybí kvantitativní hodnocení budoucí hladiny hluku po realizaci navrženého záměru VRT, a to nejméně pro horizont 20 let. Hodnocení SEA se sice zmiňuje o jakémisi modelování hlukové zátěže, neobsahuje však ani vstupní data, ani výstupy z tohoto modelování. Metodika posuzování hlučnosti nebyla dostatečně popsána ani v příloze č. 1 hodnocení SEA. Ministerstvo životního prostředí ani Ministerstvo zdravotnictví dodnes žádnou závaznou metodiku hodnocení hluku nevydaly, existuje pouze nezávazný návrh metodiky SEA vyhotovený MŽP v roce 2015. I ten ovšem počítá s tím, že standardním postupem k určení hlukové zátěže ze silniční dopravy pro vyhodnocování vlivů v SEA na úrovni zásad územního rozvoje je provést výpočty s využitím dat z celostátního sčítání dopravy. Zpracovatel příslušné části SEA tak měl vyhotovit predikční model a vycházet při tom obdobně jako u silniční dopravy z frekvence a typů vlakových souprav.
48. Za druhé, navrhovatelé střídavě tvrdí, že kompenzační opatření k omezení hlukové zátěže nebyla ve vyhodnocení SEA navržena buď vůbec, nebo že jsou vadná. Především jim vadí, že MŽP odsunulo provedení některých opatření (zejména zpracování akustické studie) až do fáze návrhu stavby. Tam už podle nich nebude prostor pro podstatné změny záměru. Upozorňují také na to, že odpůrce – který sám v napadené aktualizaci ZÚR odkazuje s některými opatřeními až na fázi územního plánování obcí – pravidelně vydává jako dotčený orgán nezákonná stanoviska o tom, že na úrovni územního plánu obcí už se záměry převzaté ze zásad územního rozvoje posuzovat nebudou, jelikož již jednou posouzeny byly. Dále podle navrhovatelů nebylo prokázáno, že navržená opatření jsou natolik účinná, aby zajistila bezpečné dodržení hygienických limitů.
49. A za třetí, součástí řešitelského týmu sice byla osoba, která byla držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, avšak její část díla nebyla zpracována jako oddělený dokument. Nelze tedy určit, zda stěžejní závěry stran hlukové zátěže a jejího řešení učinila tato osoba, nebo hlavní řešitel, který však příslušnou autorizací nedisponuje.
50. K první části námitky, která se týká stanovení hladiny hluku, krajský soud úvodem uvádí, že podle rozsudku NSS, jímž byly zrušeny ZÚR z roku 2011 a na který se navrhovatelé opakovaně odvolávají, *má posuzování emisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru*. Naopak na úrovni zásad územního rozvoje platí, že *samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti, a tudíž vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního*

rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s emisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Při pořizování ZÚR by tak mělo být pouze koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Z téhož rozsudku lze vyvodit, že strategické hlukové mapy představují relevantní podklad pro hodnocení vlivů záměru vymezeného v ZÚR na veřejné zdraví, tzv. HIA (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 102-112).

51. Z judikatury dále vyplývá, že akustická posouzení, na jejichž podkladě orgány ochrany veřejného zdraví vydávají svá závazná stanoviska, jsou *pouhými kvalifikovanými odhady budoucí akustické situace v hodnoceném území* (srov. výše citovaný rozsudek NSS 6 As 186/2023-104, bod 150). Přesnější kvantifikace vlivů koncepce na předmět ochrany je pod úrovní podrobnosti ZÚR a zpravidla bude možná až navazujících fázích realizace záměru. ZÚR totiž nevymezují konkrétní záměr. Nelze proto určit jeho přesnou polohu, tedy jak bude v daném koridoru v budoucnu umístěn, aby bylo možné přesněji posoudit jeho vliv na chráněné zájmy. Pro účely SEA je podstatné, že střet navrhovaných koridorů s chráněným zájmem je v hodnocení SEA vymezen, identifikován a že byl popsán možný vliv těchto koridorů na chráněný zájem (srov. obdobně ve vztahu k ochraně přírody a krajiny na lokální úrovni výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, bod 137).
52. Nahlíženo touto optikou se krajskému soudu jeví hodnocení možných dopadů záměru na obyvatelstvo a lidské zdraví v SEA jako naprosto dostačující. Svou podrobností odpovídá (poměrně hrubému) měřítku zásad územního rozvoje, stejně jako jejich účelu (viz kapitola A.7.2, str. 137; krajský soud bude zde i na všech dalších místech odkazovat na poslední verzi vyhodnocení SEA po zapracování připomínek MŽP, k tomu viz podrobněji níže v části Procesní vady). Hlukovou zátěž vztahuje SEA k hygienickým limitům zakotveným v příslušné vyhlášce Ministerstva zdravotnictví, což je zcela v pořádku (viz kapitola A.3.3, str. 61–63). Informace o stávající hlukové zátěži řešeného území čerpá autor ze strategických hlukových map z roku 2017 (viz kapitola A.3.3, str. 63–69). Autor se pokusil i o určitou kvantifikaci budoucího hluku a jeho vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví, neboť si byl vědom významnosti tohoto vlivu (viz kapitola A.4.2., str. 106). Stalo se tak ve dvou krocích. Za prvé, autor vyšel z modelových výpočtů hlukové zátěže v okolí vysokorychlostních tratí, čímž získal pásma, reprezentující rozpětí izofon v kroku po 5 dB, a to od 50 dB, přičemž extrapolací odvodil i pásmo 45–50 dB. Vycházel z nejhoršího možného scénáře, tedy ze stavu bez provedených protihlukových opatření. Na základě toho stanovil počty obyvatel zasažených nadlimitním hlukem, a to jednak hlukem překračujícím hygienické limity, jednak hlukem podlimitním, který však přesto může způsobovat obtěžování nebo rušení spánku. Celý tento postup vychází z autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu. Na základě těchto relativně exaktních údajů pak autor přidělil různým aspektům záměrů hodnocení na stupnici od -2 do +2 (viz kapitola A.6.2.2., str. 122–124). Pro úplnost soud dodává, že obdobně navrhl autor též indikátory pro následné sledování vlivu AZÚR 3B na chráněný zájem. Má jít o podíl území s překročenými hygienickými limity hluku pro chráněné venkovní prostory, případně o počet osob zasažených překročenými hygienickými limity či překročenými mezními hodnotami hluku (viz kapitola A.10, str. 143).

53. Krajský soud uznává, že konkrétní způsob modelování hlukové zátěže, na jehož základě byly stanoveny počty zasažených obyvatel, není v SEA popsán. To je však jediný nedostatek. Celkově se jeví, že autor posouzení HIA se snažil maximálně vycházet z dostupných informací a stanovit objektivně vliv koncepce na obyvatelstvo a lidské zdraví. Ani počty zasažených obyvatel se nejeví být nijak nízké a nelze tedy podezírat zpracovatele z toho, že by se otázku hlukové zátěže plynoucí ze záměru snažil bagatelizovat. Konečně je třeba dodat, že předchozí hodnocení SEA k dopravním záměrům pro ZÚR a jejich aktualizace byla zpracována na základě obdobné metodiky a s podobnou úrovní detailu jako nynějším případě. A v soudním přezkumu bez problémů obstála (srov. výše citované rozsudky NSS č. j. 5 As 382/2021-208, body 140–146, a č. j. 2 As 86/2022-197, body 164–172).
54. Co se týká druhé části námitky, tedy kompenzačních opatření, ta rozhodně v hodnocení SEA navržena jsou (viz obecně kapitola A.6.2.2, str. 120–121, 124, a kapitola A.6.3.4, str. 132, souhrnně pak kapitola A.8, str. 139–141, a kapitola A.11.3, str. 144, 147). Ano, podstatná část těchto opatření skutečně směřuje do budoucna. To je ale zcela v souladu se smyslem krajských zásad územního rozvoje. Jejich účelem je především vymezit úkoly pro nižší stupně územního plánování a stanovit požadavky na realizaci záměrů krajského významu.
55. Tento náhled podporuje i judikatura. Kompenzační opatření postačí navrhnout, není nutné (a často ani možné) hodnotit již v SEA k zásadám územního rozvoje jejich účinnost (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, body 153, 158). Z hlediska míry podrobnosti je třeba vždy rozlišovat mezi vymezením koridoru pro zamýšlenou dopravní stavbu a plánováním konkrétního záměru této stavby. Potřeba vyšší míry podrobnosti vyhodnocení vlivů na životní prostředí přichází až ve fázi územního rozhodování. V koncepční fázi, kam spadá i územní plánování na úrovni obcí, nelze řešit, jaká konkrétní opatření by měla být u dopravní stavby zbudována, či kde přesně by měla být tato stavba umístěna v rámci vymezeného koridoru dopravní infrastruktury. Smyslem územního plánování je toliko nastavit obecná vodítka pro navazující procesy. Až v následných povolenacích řízeních se totiž definitivně stanoví rozměry stavby a její vzdálenost od zastavěných částí obce. Proto až v těchto fázích dává smysl spolu s konkrétní podobou záměru podrobněji určit i kompenzační opatření vůči jeho negativním vlivům. I pro tyto navazující fáze platí složkové předpisy, tudíž nejsou na místě obavy navrhovatelů, že by mohlo dojít k povolení záměru bez uložení relevantních kompenzačních opatření (srov. shrnutí judikatury ve výše citovaném rozsudku KS Brno č. j. 65 A 5/2023-292, body 95–100). To samozřejmě nic nemění na tom, že již ve fázi územního plánování na úrovni obcí se může otevřít prostor pro upřesnění některých kompenzačních opatření navržených v zásadách územního rozvoje nebo pro jejich doplnění. Proto je důležité i pro územní plán provést vyhodnocení SEA. A zdejší soud již dokázal, že snahu tento krok vynechat či obejít nebude tolerovat (srov. navrhovateli citovaný rozsudek Krajského soudu v Brně, ve věci územního plánu Moravských Knínic, ze dne 26. 11. 2024, č. j. 66 A 1/2023-224, body 31–111).
56. Pro úplnost lze podotknout, že na stejných ideových základech se zdejší soud již vypořádal s vložením slova „např.“ do textu AZÚR 3A (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, body 89–94). Jeho závěry zůstávají platné i pro nynější věc.

57. Nahlíženo popsanou optikou se krajskému soudu jeví kompenzační opatření navržená v hodnocení SEA pro AZÚR 3B jako dostačující. Za zcela stěžejní považuje krajský soud následující fakt: Hodnocení SEA jasně deklaruje, že realizace VRT bude možná pouze při realizaci protihlukových opatření, která zajistí splnění hlukových limitů.
58. Tu je totiž potřeba mít na paměti, že hygienické limity jsou konstruovány jako limity imisní. Znamená to, že pokud na určité referenční místo působí hluk z několika zdrojů stejného druhu, typicky z dopravy (přičemž může jít i o zdroje s odlišně stanovenými hygienickými limity), pak podstatná pro splnění zákonných požadavků je pouze celková výsledná hodnota hluku v referenčním místě. Nelze od ní odečítat hodnoty hluku pocházející z jeho jednotlivých zdrojů, a tímto způsobem jednotlivé zdroje posuzovat izolovaně. Z toho pak plyne, že do území nadlimitně zatíženého hlukem není přípustné umístit stavbu, se kterou by byl spojen další (byť málo významný) nárůst hlukového zatížení (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 6 As 186/2023-104, body 152–162). V případě území obce Troubsko a městské části Brno-Bosonohy se pravděpodobně o takovéto nadlimitně zatížené území jedná (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2024, č. j. 1 As 181/2024-44, přičemž po tomto zrušujícím rozsudku zdejší soud ještě ve věci sp. zn. 29 A 28/2022 nerozhodl).
59. Pokud tedy skutečně dochází v daném území již nyní k překračování stanovených imisních limitů hluku, pak bude možné uvažovat o realizaci vysokorychlostní trati prakticky pouze za předpokladu, že zároveň dojde – přinejmenším v oblasti jejího umístění – k omezení hlukových emisí ze stávajících zdrojů (např. protihlukovými opatřeními, odvedením dopravy ze stávajících průtahů osídlenými oblastmi pomocí obchvatů apod.). Protože pokud by se tak nestalo, tak dokonce i kdyby tato trať přispěla k celkovému hluku jen mírně, tak po jejím vybudování by i nadále byly zákonné imisní limity překročeny, což by bylo v rozporu s požadavkem jasně vymezeným v ZÚR.
60. Vedle podmínky dodržení hygienických limitů ovšem hodnocení SEA obsahuje i celou řadu dalších, zcela konkrétních kompenzačních opatření. Jejich cílem je, aby sama vysokorychlostní trať přispěla k hlukové zátěži ve svém okolí co nejméně. Snaha by měla být nejen snížit hluk na úroveň hygienického limitu, ale i pod ni (optimálně až na 54 dB ve dne a 44 dB v noci), aby se zabránilo obtěžování obyvatel. Proto má být v rámci projektu VRT realizována hluková studie, jež bude kromě ověření, že budou splněny hygienické limity, kvantifikovat též míru obtěžování hlukem, rušení spánku a vibrací v místech průchodu obytnou zástavbou a v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví by měla zajistit jejich minimalizaci.
61. Klíčovým technickým opatřením pak bude optimalizovat návrh konkrétní trasy VRT tak, aby její dopady na obytnou zástavbu byly co nejmenší, neboť se zvětšující se vzdáleností hluk i vibrace značně klesají. K tomu by měla poskytnout dostatečný prostor proměnlivá šířka koridoru, stanovená na 100–340 m. Vedle toho se mají už na úrovni územního plánování obcí vytvořit podmínky pro realizaci nadstandardních protihlukových opatření v místech, kde bude VRT muset i tak procházet v blízkosti obytné zástavby. Z textu SEA přímo vyplývá, že nemá jít jen o obvyklé protihlukové stěny, zemní valy, či zářezy s hloubkou několika metrů, ale o realizaci tunelu či tubusu, o úplné zakrytování trati, případně o velmi hluboké zářezy. Tato technická protihluková opatření lze podle potřeby kombinovat též s opatřeními provozními (např. snížením rychlosti, snížením počtu souprav). Jak vidno, konkrétní podoba technických i provozních protihlukových opatření

je vymezena jen pomocí příkladů, což je ale zcela v souladu s povahou a měřítkem zásad územního rozvoje (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 85). Většina opatření byla do výroku ZÚR zapracována již ve fázi návrhu AZÚR 3B, neboť jeho příprava a zpracování hodnocení SEA probíhalo paralelně (viz str. 141 hodnocení SEA).

62. Konečně, pokud jde o třetí část námitky, odpůrce zcela případně ve svém vyjádření k návrhu odkázal na § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podle nějž *musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví*. Již ze samotného zákonného textu je zřejmé, že právo nepožaduje formální oddělení jednotlivých částí hodnocení SEA podle typu autorizace. Stanoví pouze to, že odborné části musí být zpracovány způsobilými osobami, což bylo v nynějším případě splněno. Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí je však výsledkem týmové práce.
63. Zbývá odpovědět na velmi stručný návrhový bod, v němž navrhovatelé vztáhli všechny své výhrady k hodnocení hluku též k hodnocení znečištění ovzduší v SEA. Upřesnili pouze jedinou námitku, a to že i hodnocení vlivů na znečištění ovzduší by mělo vycházet ze stávajících intenzit dopravy a složení dopravního proudu a z predikce těchto veličin pro vyhodnocovaný časový horizont, tj. více než 30 let. V replice pak požadovali zpracování rozptylové studie.
64. Krajský soud souhlasí s odpůrcem, že tento návrhový bod je na samé hranici projednatelnosti. Zcela pomíjí, že zpracovatelka SEA vlivy koncepce na ovzduší vědomě neohodnotila, jelikož záměr VRT nebude (díky elektrifikaci železniční dopravy) zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Naopak, může mít pozitivní vliv na ovzduší i klima, a to díky nižším emisím skleníkových plynů oproti automobilové dopravě, již může železnice zčásti nahradit, a tím napomoci snížení jejich negativních dopadů (viz kapitoly A.3.1, str. 28–35, A.6.2.1, str. 119). Soud nicméně pro úplnost odkazuje na výše provedené vypořádání námitek k hodnocení úrovně hluku. Také v tomto případě by požadavek na rozptylovou studii nebo podrobné dopravní modelování narážel na velké měřítko a koncepční povahu zásad územního rozvoje. Není dost dobře možné exaktně hodnotit konkrétní vlivy dopravního záměru na okolí, dokud není zřejmé, kudy přesně povede jeho trasa. Stejně jako hluk, i znečištění ovzduší totiž klesá se vzdáleností od zdroje.
65. Zbývá dodat, že i v této části poukazují navrhovatelé zmatečně na evropské předpisy (zde konkrétně na směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu), které neupravují posuzování vlivů koncepcí a záměrů na životní prostředí, nýbrž akční plánování (zde akční plány pro snižování znečištění ovzduší).

IV.6. Zohlednění kumulativních vlivů v SEA

66. Hodnocení SEA podle navrhovatelů nedostatečně zhodnotilo kumulativní vlivy současných a budoucích záměrů na lidské zdraví a životní prostředí. Fakticky byla provedena pouze identifikace záměrů, které by mohly společně s VRT mít kumulativní vliv, a to na úrovni, které by byl schopen i laik. Některé záměry přitom byly opomenuty, konkrétně plánovaná mimoúrovňová křižovatka obchvatu Brno-Bosonohy, železnice Brno-zastávka či existující vzletový a přistávací koridor letiště v Tuřanech. Následně neproběhla žádná skutečná kvantifikace kumulativních vlivů ani jejich vyhodnocení. Namísto toho použili zpracovatelé jen neurčité slovní formulace a nijak nespecifikovali

význam použitých „stupňů“ hodnotících kumulativní vlivy na stupnici od -2 do +2. A konečně, nebyla navržena ani potřebná opatření ke kompenzaci kumulativních vlivů. Přitom úloha územního plánování je v tomto směru klíčová. Mělo by zabránit tomu, aby se opakovala situace, jaká v minulosti vznikla právě v okolí Troubska, kde kumulativní vlivy dopravních staveb vedly k dlouhodobému překračování hygienických limitů pro hluk a limitů znečištění ovzduší, což dodnes nebyly odpovědné státní orgány schopny vyřešit. Proto by se nejprve měla vyčerpat veškerá možná územně plánovací opatření (včetně nulové varianty, tedy možnosti upustit od realizace konkrétního záměru), než se odkáže na opatření realizovatelná až při samotném provedení stavby. U veškerých navržených opatření by mělo být navíc přezkoumatelně doloženo, že nedojde ke zhoršení již existujícího nadlimitního stavu. Navrhovatelé se v této části také opět vracejí ke vložení slova „např.“ před seznam technických kompenzačních opatření (tunel, tubus, překrytí) a vysvětlují svůj nesouhlas s tímto krokem.

67. Nejprve je potřeba shrnout, jaké požadavky klade na hodnocení kumulativních vlivů judikatura. Zpracovatel SEA by měl nejprve vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními vlivy významně dotčeny, a konkrétní lokality, kde by k tomu mohlo docházet. Následně musí tyto vlivy identifikovat a zhodnotit, a to alespoň formou hrubého odhadu plánované zátěže. V zájmu transparentnosti musí popsat svou metodologii. Do hodnocení musí zahrnout nejen činnosti v území již existující, ale i plánované záměry, přičemž je třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry, jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Dále musí zpracovatel navrhnout kompenzační opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních vlivů. Tato opatření nemusí být přesná a technicky konkrétní, postačuje uložení povinnosti kompenzovat popsáné a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí, přičemž současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření. Za relevantní opatření lze při nedostatku podkladů považovat i povinnost vypracovat oborové studie, případně územní studii nebo regulační plán. Konečně musí zpracovatel stanovit pravidla pro budoucí sledování kumulativních vlivů. Úkolem správního soudu je pak pouze přezkoumat, zda má posouzení uvedené náležitosti, zda je srozumitelné a logicky konzistentní, avšak samotnou odbornou obsahovou stránkou hodnocení SEA se soud nezabývá (srov. výše citované rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 63–64, 72–73, 85–86, 90, a č. j. 2 As 122/2018-512, bod 91).
68. Oproti tomu nejroznější navrhovatelé citované rozsudky týkající se zrušení tzv. hlukové výjimky pro stávající stavbu silnice II/602, nezákonné nečinnosti KHS ohledně hlukové zátěže Troubska či náhrady škody způsobené postupem státu nejsou pro posouzení věci relevantní.
69. Nahlíženo výše popsanou optikou, považuje krajský soud hodnocení kumulativních vlivů v SEA za zcela dostačující. V hodnocení SEA je nejprve identifikována oblast Brno-jih, která je problematická vysokou koncentrací stávajících záměrů, ať již dopravních staveb nebo významných průmyslových podniků, s dopadem na zdraví obyvatel a ovzduší (viz kapitola A.4.9, str. 109–111). Následuje výčet v záměrů, u nichž může docházet ke kumulaci vlivů se záměrem VRT, identifikace a hodnocení těchto kumulativních vlivů podle stanovené metodiky a návrh opatření k jejich kompenzaci (viz kapitoly A.6.3.2–A.6.3.5, str. 130–133, a příloha č. 4). Metodika hodnocení je taktéž popsána (viz příloha č. 1).

70. Výčet záměrů se jeví být vyčerpávající. Zahrnuty jsou veškeré existující stavby s významnými vlivy, a dále všechny záměry plánované na krajské úrovni. Železniční trať Brno-Zastávka u Brna je zde obsažena, a to v podobě návrhového koridoru DZ03. Letecká doprava naproti tomu žádné kumulativní vlivy s VRT nevykazuje, a to s ohledem na značnou vzdálenost letiště Tuřany od Bosonoh a Troubska, jak už dříve judikoval NSS (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, bod 154). A ohledně mimoúrovňové křižovatky jako součásti přeložené silnice II/602, tj. budoucího obchvatu Brna-Bosonoh, navrhovatelé neupřesňují, kde by měl být tento záměr závazně kodifikován. Zpracovatel deklaruje, že převzal veškeré záměry ze ZÚR i jejich aktualizací, stejně jako ty, jež byly obsaženy v systému CENIA. Je tedy možné, že jde v tomto případě o záměr zakotvený pouze na úrovni územních plánů dotčených obcí (zejména Brno a Troubsko), jenž nedosahuje krajského významu, příp. o záměr politickou reprezentací městské části Brno-Bosonohy zatím pouze zvažovaný, avšak nikde dosud oficiálně nezanesený. Každopádně není úlohou soudu, aby za navrhovatele jejich argumentaci dotvářel či aby rozhodující skutková tvrzení domýšlel nebo dohledával.
71. Kumulativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou v tabulce v příloze 4 přehledně identifikovány. Jejich zhodnocení snad může na první pohled působit poněkud primitivně. Sami zpracovatelé SEA v této souvislosti opatrně hovoří o „semikvantitativním“ hodnocení, neboť v podstatě jen přidělili jednotlivým potenciálním vlivům, resp. jejich kombinacím, číslo na stupnici: -2 (významné negativní), -1 (mírné negativní), 0 (nulové nebo zanedbatelné), +1 (mírné pozitivní), +2 (významné pozitivní). Snaha o určitou objektivizaci a kvantifikaci tu je nicméně patrná. Zvolené hodnocení rozhodně nepředstavuje žádný excés, neboť nevybočuje zjevným způsobem z toho, co lze od koncepčního dokumentu v měřítku zásad územního rozvoje požadovat. Představa navrhovatelů, že by měli zpracovatelé SEA přesně vyčíslit konkrétní kumulované dopady různých, mnohdy ještě nerealizovaných, záměrů na jednotlivé složky životního prostředí, je nerealistická. Pro potřeby navržené smysluplných kompenzačních opatření to ani není nutné. A nutno dodat, že velmi podobně pojaté hodnocení kumulativních vlivů v hodnocení SEA zpracovaném pro AZÚR 1 vyhodnotil zdejší soud i NSS jako dostačující (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 86/2022-197, body 179–191).
72. Za přiměřená považuje krajský soud i navržená kompenzační opatření. Stěžejní se soudu jeví být fakt, že při budoucí požadované optimalizaci trasy VRT v rámci koridoru a při navrhování protihlukových opatření se budou muset zohlednit kumulativní vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku v příslušné lokalitě [srov. kapitola D, odst. 71, písm. g) výrokové části AZÚR 1B]. To konkrétně znamená, že bude nutné zpracovat společnou hlukovou studii, ve které bude hluk z vysokorychlostní železniční trati a hluk ze všech stávajících a navrhovaných silnic a železnic v dotčeném území vyhodnocen společně (viz kapitola A.6.3.4, str. 132 hodnocení SEA). Takovéto komplexní a společné posouzení v jediné akustické studii považuje krajský soud za nejlepší záruku toho, že kumulativní vlivy různých záměrů na hlukovou situaci v dané lokalitě budou zohledněny. Nutnost vzít v potaz kumulativní vlivy se pak zmiňuje i v souvislosti s dalšími dotčenými zájmy, např. pokud jde o pohledové působení VRT v krajině.

IV.7. Stanoviska dotčených orgánů

73. Nejostřejší výtky navrhovatelů k práci dotčených orgánů směřují vůči Krajské hygienické stanici Jihomoravského kraje. Připomínají, že KHS selhává ve své úloze orgánu ochrany

veřejného zdraví již nyní, když neřeší nadlimitní hluk ze silniční dopravy v Troubsku. Za nezákonný zásah to označily i správní soudy (z těchto rozsudků navrhovatelé citují, aniž by to bylo pro věc podstatné). V nynější věci se KHS projevila taktéž pasivně. Původně se k návrhu AZÚR 3 ani vyjadřovat nechtěla a učinila tak až na základě telefonické výzvy odpůrce. Poté vydala podle navrhovatelů bezzubé stanovisko, které prakticky jen přejímá nebo parafrázuje pasáže z hodnocení SEA, namísto toho, aby je konfrontovalo s vlastními poznatky z činnosti KHS. Otázkami znečištění ovzduší se KHS nezabývala vůbec. A v závěru svého stanoviska vznesla výhradu, že nemůže vymáhat naplnění požadavku na zajištění nadstandardních protihlukových opatření, neboť to jde nad rámec pravomocí vyplývajících ze zákona o ochraně veřejného zdraví, ale že s ohledem na chybějící zkušenosti s tímto zdrojem hluku v ČR považuje tato opatření za žádoucí. Odpůrce neměl takovéto bezobsažné stanovisko akceptovat. Místo toho měl KHS vyzvat k jeho doplnění. Odpůrce se však nevyjádřil ani k oné jediné výhradě, kterou KHS vznesla.

74. Krajský soud nejprve podotýká, že mu přísluší hodnotit pouze zákonnost závazných stanovisek dotčených orgánů, tedy zda dotčený orgán nevybočil ze zákonných mezí a zda řádně zvažoval veškerá zákonná hlediska pro vyslovení svého závazného názoru. Věcný přezkum závazných stanovisek naproti tomu v soudním řízení správním možný není (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 6 As 186/2023-104, bod 149, a tam citovanou judikaturu). Správní soud tak může nanejvýš zhodnotit, *zda mají stanoviska dotčených orgánů zákonné náležitosti, jsou srozumitelná a logicky konzistentní, a zda byla v navazujících procesech zohledněna*. Není přitom nic nezákonného na tom, když *dotčený orgán vychází z hodnocení obsaženého ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se s ním ztotožňuje* (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 122/2018-512, body 140–146).
75. Z tohoto pohledu krajský soud na závazném stanovisku KHS žádné zásadní vady nespatřuje. Rozumí samozřejmě určité frustraci navrhovatelů plynoucí z toho, že orgánu ochrany veřejného zdraví nestála původně tak zásadní koncepce, jakou představují krajské zásady územního rozvoje, ani za vyjádření. Tím spíše v situaci, kdy se nově vymezovaný koridor VRT měl dotýkat oblasti, ve které jsou dlouhodobě překračovány hygienické limity pro hluk. Odpůrce má ale pravdu v tom, že dokonce i kdyby KHS k vyjádření nevyzval a její mlčení by akceptoval, neznamenalo by to nezákonnost, jež by mohla vést ke zrušení napadeného opatření obecné povahy. Zákon konec konců na takovou situaci pamatoval a zaváděl pro takové případy fikci souhlasu (§ 39 odst. 4 stavebního zákona z roku 2006). A jak vyplývá z výše citované judikatury, ani to, že závazné stanovisko odkazuje na vyhodnocení SEA nebo z něj přímo cituje, nepředstavuje žádnou vadu. Konec konců, smyslem SEA, resp. VVURÚ, je komplexně zhodnotit návrh koncepce ze všech hledisek, a to včetně jejích dopadů na veřejné zdraví. Jestliže KHS k provedení vyhodnocení dopadů koncepce a k navrženým opatřením pro ochranu veřejného zdraví nemá výhrady, nemělo by žádný smysl, aby se to snažila nějak kamuflovat nebo aby nahrazovala provedené hodnocení svým vlastním.
76. Jediným na pohled problematickým místem tak zůstává závěr stanoviska, podle něž nebude KHS oprávněna vymáhat navržená nadstandardní protihluková opatření. Nejde však ve skutečnosti o žádný protimluv. KHS pouze upozorňuje, že z pozice orgánu ochrany veřejného zdraví je oprávněna požadovat pouze taková opatření, která zajistí dodržení hygienických limitů. Ale to je zcela v pořádku. Nadstandardní protihluková opatření jsou přece v ZÚR navržena proto, že se předpokládá, že jedine s jejich pomocí bude možné

v některých hlukem mimořádně zatížených oblastech hygienické limity dodržet. Pokud se tento předpoklad potvrdí, nebude jednoduše možné záměr VRT do naplánovaného koridoru umístit, aniž by tato opatření byla realizována. A to mimo jiné i proto, že k takové podobě záměru by musela KHS uplatnit nesouhlasné závazné stanovisko v rámci stavebního řízení. Naproti tomu, pokud by se akustickou studií prokázalo, že dodržení hygienických limitů zajistí i opatření mírnější, nebude skutečně KHS oprávněna na realizaci nadstandardních hlukových opatření trvat. Stále zde však může být zachován prostor pro stavební úřad, aby jejich uplatnění prosazoval, pokud by byly závazně vymezeny v územních plánech jednotlivých dotčených obcí. Šlo by to však již nad rámec zákonných požadavků, k jejichž prosazování je povolána KHS.

77. Poměrně stručně namítají navrhovatelé nezákonnost závazného stanoviska Ministerstvo životního prostředí. Dovozejí za prvé, že hodnocení SEA, z něhož stanovisko vychází, je neúplné, což činí závazné stanovisko nezákonným. Za druhé, upozorňují, že připomínky, které vůči návrhu koncepce uplatnili, směřovaly i do procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí, a proto měly být postoupeny k vyřízení MŽP. To se však o nich ve svém závazném stanovisku ani nezmiňuje, ačkoliv je mělo k dispozici. A konečně za třetí, v replice k vyjádření MŽP kritizují jeho správní praxi, podle které MŽP nejprve sdělí zpracovateli SEA písemně své výhrady k předloženému hodnocení vlivů, a teprve po jejich zpracování vydává závazné stanovisko SEA, které už je v drtivé většině případů kladné.
78. K posouzení SEA a úplnosti jeho podkladů se již krajský soud vyjádřil výše.
79. Pokud jde o nezohlednění připomínek veřejnosti, navrhovatelé mají pravdu v tom, že § 10g odst. 1 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí, předpokládá, že připomínky veřejnosti vůči zpracovanému hodnocení SEA by mělo MŽP jako dotčený orgán na úseku ochrany životního prostředí ve svém závazném stanovisku zohlednit. Neznaменá to však, že by se s nimi mělo výslovně vypořádat, tedy zdůvodňovat jednotlivě svůj postoj k nim. A nic takového nevyplývá ani z čl. 6 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. 6. 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (SEA), na který navrhovatelé taktéž poukazovali. Ta pouze požaduje, aby měla veřejnost možnost se vyjádřit k posouzení vlivů na životní prostředí před přijetím samotné koncepce.
80. Navrhovatelé přitom nepopírají, že jejich připomínky vypořádal odpůrce v odůvodnění samotného napadeného opatření obecné povahy. A nijak nevysvětlují, jaký konkrétní negativní dopad by mohl mít fakt, že se jimi výslovně nezabývalo již MŽP ve stanovisku SEA – zda jim tím byla odebrána možnost vznést nějakou konkrétní výhradu apod. Odpovědi odpůrce na vznesené připomínky shledal krajský soud již výše dostatečnými. Z vypořádání připomínek je zcela zřejmé, z jakých důvodů je považuje odpůrce za liché, mylné nebo vyvrácené, což je dostačující (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno, č. j. 63 A 3/2025-274, bod 105, a tam citovanou judikaturu). Ostatně nelze přehlédnout, že zástupkyně navrhovatelů uplatňuje tvrzení o údajném nedostatečném vypořádání námitek a připomínek rutinně, a zpravidla neúspěšně (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 65 A 5/2023-292, bod 42).
81. Stejně tak nenabízejí navrhovatelé soudu žádnou věcnou argumentaci ve vztahu k procesnímu postupu, který MŽP zvolilo ohledně zpracování svých připomínek. Podle krajského soudu je vcelku jedno, zda MŽP dohodne zpracování svých připomínek se

zpracovatelem SEA předem neformálně, a teprve poté vydá kladné stanovisko SEA, nebo zda svým připomínkám dá formu nesouhlasného stanoviska SEA, a kladné stanovisko SEA vydá až k novému hodnocení vlivů s vypořádanými připomínkami. Smyslem zkrátka je, aby zpracovatel SEA připomínky ministerstva zohlednil a zapracoval. To se v daném případě stalo a navrhovatelé žádnou konkrétní připomínku MŽP, která by zůstala opomenuta, neoznačují. Postačuje tedy, že celý postup byl transparentní a že jak připomínky ministerstva, tak i verze hodnocení SEA před jejich zapracováním a po něm byly veřejnosti k dispozici (jak soud vysvětlí níže v části nazvané Procesní vady).

82. Do této kapitoly lze zařadit i námitku systémové podjatosti MŽP. Opět nemá smysl argumentaci navrhovatelů parafrázovat a postačí uvést, že na prakticky totožné argumenty již zdejší soud odpověděl (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, body 112–114). Stručně řečeno, ani v návrhu samotném ani v navazujících replikách k vyjádření odpůrce a MŽP navrhovatelé neoznačili (natož aby prokázali) žádný konkrétní zájem, který by MŽP samotné či osoby stojící v jeho čele (zejména ministr) mohli mít na výsledku řízení, resp. na určitém řešení území zvoleném v AZÚR 3B. Za těchto okolností jsou pak veškeré nepřímé indicie (že MŽP údajně jednalo pod časovým tlakem, že veškerá jím vydaná stanoviska k hodnocení SEA bývají kladná apod.) naprosto bezcenné, neboť chybí základní předpoklad systémové podjatosti, a to motivace toho, kdo by mohl působit na pověřené úřední osoby (např. z pozice jejich zaměstnavatele), ovlivnit výsledek nynějšího správního procesu v nějaký svůj prospěch.
83. Určité výhrady vznesli navrhovatelé i vůči postupu Ministerstva pro místní rozvoj jako dotčeného orgánu, ovšem většinou opožděně.
84. Tvrzení, že napadená AZÚR 3B se dostala do rozporu s Politikou územního rozvoje ČR (dále též „PÚR“) navrhovatelé striktně vzato neuplatnili, resp. nevymezili jako návrhový bod. Zmiňují to pouze v narativní části svého návrhu, kde popisují proces přijímání AZÚR 3B. Poněkud více toto téma rozvinuli až v replice k vyjádření MMR. Ani v jedné z těchto písemností však neuvádějí, v čem onen rozpor spatřují. Pouze reprodukuje grafické vymezení VRT v PÚR a odkazují na zmínku samotného odpůrce v odůvodnění AZÚR 3, podle níž soulad ZÚR s PÚR bude řešen souběžně pořizovanou aktualizací ZÚR č. 4. Tu však odpůrce až do vydání AZÚR 3B neschválil.
85. Navrhovatelé sice v replice k vyjádření MMR tvrdí, že správní soud má zkoumat soulad napadených zásad územního rozvoje s Politikou územního rozvoje z úřední povinnosti, nic takového však ze zákona ani z judikatury nevyplývá. Krajský soud k této otázce pouze lakonicky konstatuje, že vzhledem k neurčitosti vyjádření navrhovatelů neví, jaké otázky by se měl rozpor mezi ZÚR a PÚR týkat a není jeho úkolem to za navrhovatele domýšlet či dohledávat. Nemůže tak ani posoudit, zda tento problém vůbec nějak souvisí s koridorem VRT, resp. s uplatněnými návrhovými body, proto se k této otázce nebude více vyjadřovat.
86. V téže replice k vyjádření MMR uplatnili navrhovatelé ještě jeden zcela nový návrhový bod, podle něž formulace stanovisek MMR k návrhu napadeného opatření obecné povahy je nezákonná a že ministerstvo nekontrolovalo, jak hodlá odpůrce rozhodnout o námitkách vlastníků a připomínkách veřejnosti. Tato námitka nemá žádný předobraz v návrhu a je tak zjevně opožděná (§ 101b odst. 2 s. ř. s.). Proto se jí krajský soud nebude vůbec zabývat.
87. Totéž lze říci i o dalším poukazu navrhovatelů na riziko systémové podjatosti, ovšem tentokrát nikoliv na straně MŽP, ale odpůrce. Učinili jej opět ve své replice k vyjádření

MMR. Ani tato námitka nemá žádný předobraz v návrhu, proto je opožděná a krajský soud se jí nebude zabývat. Jen pro úplnost soud dodává, že samotný fakt, že odpůrce schválil AZÚR 3B na posledním zasedání zastupitelstva před komunálními volbami, o riziku systémové podjatosti zcela jistě svědčit nemůže.

IV.8. Rozpor mezi textovou a grafickou částí AZÚR 3B

88. Rozpor mezi textovou a grafickou částí opatření obecné povahy musí podle judikatury, na kterou navrhovatelé odkazují, vést vždy k jeho zrušení. V nynějším případě spatřují takový rozpor v šířce koridoru VRT. Zatímco ve výroku AZÚR 3B je stanoveno, že u Troubska bude tento koridor zúžen na 100–150 m, v grafické části se tento koridor mezi Troubskem a Bosonohami naopak rozšiřuje až na 500 m. Rozšíření sice leží na území městské části Brno-Bosonohy a obce Ostopovice, ale katastrálního území obce Troubsko se ve dvou místech dotýká a leží tedy nepochybně „u Troubska“. Navíc je zde koridor rozšířen na jinou (připojující se) železniční trať, což se ve výroku nezmiňuje a v SEA to nebylo vyhodnoceno.
89. Krajský soud vnímá argumentaci navrhovatelů v tomto bodě jako značně přehnanou. Rozšíření koridoru v daném místě odpůrce nepochybně, ale je velmi srozumitelně vysvětleno již v samotném odůvodnění ZÚR na str. 91, kde se uvádí: „*Základní šířka navrženého koridoru je 200 m, lokálně je rozšířena (až na 340 m u Ostopovic v místě souběhu VRT s přeloženou železniční tratí č. 240 Brno-Strělice) nebo zúžena (až na 100 m poblíž zástavby Troubsko v souběhu s dálnicí D1) v závislosti na místních podmínkách.*“ Důvody rozšíření tak považuje soud za zřejmé – plánovaný souběh stávající přeložené vlakové trati a nově navržené trati vysokorychlostní si vyžádá stavební řešení, pro něž je třeba v územních plánech obcí vymezit odpovídající plochy. Tyto nároky vyvolané křížením tratí bezprostředně souvisejí s vymezením VRT, a proto je jen logické, že jsou v ZÚR zahrnuty právě do koridoru pro VRT.
90. Vzhledem k tomu, že šíře koridoru je místně proměnlivá, musí být slovně formulovaný výrok opatření obecné povahy nutně jen orientační. Jeho úkolem je především stanovit základní či průměrnou šíři koridoru, a dokonce i ta smí být stanovena jako určité rozmezí, jež ponechává prostor pro lokální rozšíření či zúžení zachycené v grafické části (srov. výše citovaný rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526, body 268-269). Výrok textové části ZÚR nemůže ze své povahy do sebe pojmout veškeré nuance a podrobnosti zvoleného řešení, tedy každou jednotlivou lokální úpravu šířky vymezovaného koridoru. To by se stal natolik nepřehledným, že by neplnil svou základní funkci, tj. jasně a srozumitelně vymezit slovy podstatu přijímané regulace (srov. v opačném gardu výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, bod 69). Role odůvodnění může spočívat mj. právě v upřesnění takovýchto podrobností.
91. Judikatura NSS, na kterou odkazují navrhovatelé, řešila kvalitativně zcela odlišné situace. Buď šlo o to, že trasa dopravní stavby nebyla ve výroku opatření obecné povahy vymezena vůbec (rozsudek NSS ze dne 27. 5. 2010, č. j. 9 Ao 1/2010-84) nebo o to, že zařazení určitých pozemků do určité plochy zcela chybělo jak ve výroku textové části, tak i ve výkresu základního členění území (rozsudek NSS ze dne 14. 5. 2021, č. j. 4 As 298/2020-54). V obou případech se nadto nejednalo o zásady územního rozvoje, ale o územní plán, tedy o opatření obecné povahy s vyšší mírou podrobnosti.

92. Mezi stranami se v soudním řízení rozpoutal spor také o to, že v odůvodnění ZÚR se uvádí šířka lokálního rozšíření 340 m, zatímco navrhovatelé naměřili v mapě 500 m. Jde však pouze o dva různé přístupy k tomu, co by měl údaj o rozměrech koridoru vyjadřovat – zda nejširší možné rozpětí obou „ramen“ koridoru v místě souběhu obou tratí (takto jej změřili navrhovatelé), nebo zda obě ramena vnímat jako dvě samostatné části či větve koridoru a měřit šířku každého zvlášť, přičemž se uvede rozměr širšího z nich (takto to pojal odpůrce). Podle krajského soudu jsou možné oba přístupy a záleželo tedy na odpůrci, který z nich zvolí. Každý z obou údajů vyjadřuje nějaký aspekt daného rozšíření a žádný z nich není natolik vadný či odtržený od reality, aby mohl vyvolat nějaký omyl, pokud jde o podstatu věci – tedy že koridor bude v daném místě rozšířen tak, aby zahrnul souběh VRT se stávající vlakovou tratí.

IV.9. Procesní vady

93. Navrhovatelé v části II svého návrhu obsáhle líčí celou historii projednávání AZÚR 3 a její následné rozdělení na AZÚR 3A a AZÚR 3B. Z toho pak dovozují, že nikdy neproběhlo ani veřejné projednání SEA, jež by bylo zpracováno specificky pro AZÚR 3B, ani veřejné projednání samotného napadeného opatření obecné povahy, tj. AZÚR 3B.
94. V tom sice mají navrhovatelé pravdu, ale krajský soud zde žádnou nezákonnost nespatřuje, jak už ostatně dříve rozhodl a vysvětlil (srov. výše citovaný rozsudek KS Brno ve věci AZÚR 3A, č. j. 63 A 3/2025-274, body 100–105, 156). Ani nyní nezbývá krajskému soudu než plně souhlasit s vyjádřením odpůrce, že zcela postačuje, že byl dne 3. 10. 2023 veřejně projednán návrh AZÚR 3 spolu s vyhodnocením SEA k němu. Návrh AZÚR 3B totiž nebyl nějakým zcela novým návrhem opatření obecné povahy, ale oddělenou částí AZÚR 3. Oddělena byla tato část proto, aby se sladil koridor plánované vysokorychlostní trati se zamýšleným vedením vysokého napětí. Jelikož koridor trati nakonec zůstal beze změny a nedošlo ani k žádné jiné podstatné změně v návrhu AZÚR 3B oproti již projednanému návrhu AZÚR 3, nebyl důvod ani k vypracování a veřejnému projednání nového SEA, ani k opakovanému veřejnému projednání návrhu AZÚR 3B.
95. Za podstatnou změnu oproti AZÚR 3 rozhodně nelze považovat zmínku, doplněnou do bodu 129d výroku AZÚR 3B, že v rámci navazující projektové přípravy VRT bude třeba zajistit mj. koordinaci tohoto záměru se záměry silnice I/43, resp. I/73 (MÚK Troubsko), a horkovodu z elektrárny Dukovany. Navrhovatelé sice na tuto úpravu výroku v narativní části svého návrhu poukazují, aniž by však vysvětlili, v čem by měl význam této změny spočívat, proč by se k ní chtěli vyjádřit a jak by se jich vůbec nedostatek jejího veřejného projednání mohl dotknout na právech. Podle soudu jde o pouhé upozornění na nutnost koordinace VRT s dalšími budoucími záměry. Z nich přinejmenším ten podstatně významnější, tedy záměr I/43, byl již dříve zmíněn a zohledněn v SEA k AZÚR 3 v rámci vyhodnocení kumulativních vlivů záměru VRT. Nešlo tedy o „nic nového pod sluncem“, co by si vyžádalo opakované veřejné projednání celé koncepce.
96. Zcela stejné je to i s vyhodnocením SEA, které bylo zpracováno pro návrh AZÚR 3 a použito i pro AZÚR 3B. Navrhovatelé se zde v první řadě snaží pasovat do role kontrolora dohlížejícího na činnost Ministerstva životního prostředí. Vytýkají ministerstvu, že ačkoliv vzneslo k posouzení SEA zpracovanému pro AZÚR 3 zásadní připomínky a požadovalo původně v souvislosti s rozdělením AZÚR 3, aby byla odpovídajícím způsobem rozdělena na dvě části taktéž SEA, následně se spokojilo s pouhou

úpravou SEA (zpracováním připomínek MŽP) a na zpracování odděleného posouzení SEA specificky pro AZÚR 3A a AZÚR 3B již netrvalo. Navrhovatelé ale opět zcela zapomínají vysvětlit, v čem by se jich tento postup MŽP měl dotknout na právech. Tvrdí pouze, že nemohli ověřit, zda a jak byly připomínky MŽP v SEA zohledněny, protože jednak nedohledali upravené znění SEA na internetovém portálu CENIA, jednak část připomínek MŽP byla vypořádána formou e-mailové komunikace mezi zpracovatelkou SEA a MŽP.

97. Krajský soud vnímá tyto důvody jako zástupné. Na portálu CENIA lze ve skutečnosti dohledat vše potřebné. Konkrétně je tu na kartě AZÚR 3B v části „Text stanoviska“ zveřejněna komprimovaná složka s názvem *MZP036J_stanovisko_textStanoviska.zip*. V ní lze nalézt (což ani navrhovatelé nepopírají) samotné stanovisko MŽP ze dne 23. 5. 2024, č. j. MZP/2024/710/2606, kde jsou všechny zásadní připomínky ministerstva k vyhodnocení SEA pro AZÚR 3 přehledně shrnuty (v podsložce s názvem *24_JMK_62139_A3b_ZUR_JMK_zadost_p3_A3_ZUR_JMK_podani* a v ní v balíku dokumentů nazvaném *DO_14_MZP_stanovisko_k_A3_a_vyjádreni_k_VVURU_JMK_149590.zip*). Aby to nebylo málo, je ve stejné podsložce a ve stejném balíku dokumentů obsažen i soubor s názvem *III_vvuru_final_KUJMO0C4N1GLY.pdf*. Jde v podstatě o pracovní dokument, který obsahuje vyhodnocení SEA, do nějž jsou formou komentářů vloženy veškeré připomínky MŽP k tomuto textu (o údajné důležitosti tohoto dokumentu, který zjevně taktéž nedohledali, navrhovatelé spekulují ve své replice k vyjádření MŽP). A konečně, v jiné podsložce téže složky (s názvem *24_JMK_62139_A3b_ZUR_JMK_zadost_p2_VVURU_oddil_A_SEA_po_VP*) je pak k dispozici část A upraveného hodnocení SEA po zpracování připomínek MŽP, včetně příloh č. 1–5.
98. Právě poslední dokument je rozhodující. MŽP se sice ve stanovisku SEA na str. 3 zmiňuje o tom, že *vypořádání ... připomínek, resp. úprava vyhodnocení SEA byla dojednána v rámci e-mailové komunikace*, tato neformální komunikace však mohla posloužit pouze jako kanál pro organizační otázky a vysvětlení případných nejasností. Podstatné je ale pochopitelně pouze to, zda a jak byly zásadní připomínky MŽP zohledněny v samotném textu SEA. K tomu, aby to mohli posoudit, měli navrhovatelé k dispozici dostatek podkladů. Přesto ustrnuli na obecných námitkách, aniž by tvrdili, že některá z připomínek MŽP (která by nadto ještě musela bezprostředně souviset s ochranou jejich vlastních práv) zůstala opomenuta, nebo že naopak její zpracování přineslo nějakou podstatnou změnu vyhodnocení SEA, která by si vyžádala jeho opakované veřejné projednání.
99. Jediné drobné pochybení při zveřejnění podkladů na portále CENIA, které lze uznat, je chybějící titulní strana na upraveném hodnocení SEA po zpracování připomínek MŽP, díky čemuž není možné zjistit, kdy přesně bylo toto upravené hodnocení zpracováno. Jak však vysvětlilo MŽP ve svém vyjádření pro soud, takto odevzdala upravené stanovisko SEA jeho zpracovatelka a ministerstvu nezbylo, než ho takto zveřejnit. Vysvětlení chybějícího časového údaje je ovšem prosté. Zpracovatel upravoval pouze část A vyhodnocení SEA a pouze tu také ministerstvu doložil, tedy bez titulního listu, který by obsahoval datum zpracování úprav. Podle názoru soudu si ministerstvo mohlo doložení titulní strany vyžádat a dosáhnout tím lepší přehlednosti procesu SEA. Nicméně žádný zmatek by to způsobit nemělo, neboť – jak už soud výše popsal – v systému CENIA ministerstvo tento dokument uložilo pod názvem *„VVURU_oddil_A_SEA_final po VP.pdf“*. Z toho muselo být každému zřejmé, že jde o část A původního vyhodnocení SEA upravenou (na základě

připomínek MŽP) do finální podoby po veřejném projednání. A jak už soud uvedl, ani tady, stejně jako v mnoha předchozích částech svého návrhu, nevznášejí navrhovatelé žádnou věcnou námitku, např. že by jim toto drobné pochybení ministerstva znemožnilo uplatnit nějakou konkrétní připomínku k vyhodnocení SEA apod.

100. Podobně obsahově prázdne vyznívá i snaha a navrhovatelů vystopovat veškeré dílčí kroky, které vedly k rozdělení AZÚR 3 na dvě části a rozklíčovat průběžné postoje jednotlivých aktérů k tomuto rozhodnutí. Krajský soud si sice na žádost navrhovatelů vyžádal od Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí e-mailovou komunikaci, která na toto téma probíhala, ale učinil tak pouze z procesní opatrnosti v počáteční fázi soudního řízení, kdy nebyl schopen vyhodnotit, zda tyto podklady budou pro jeho rozhodnutí relevantní. Nakonec dospěl k závěru, že je pro své rozhodnutí nepotřebuje. Na obsahu této neformální komunikace totiž vůbec nezáleží. MMR proti rozdělení AZÚR 3 žádné výhrady nevneslo. A MŽP ve svém vyjádření pro soud rozumně vysvětlilo, že se nakonec nechalo zpracovatelkou SEA přesvědčit, že vyhotovovat samostatné posouzení SEA pro každou ze dvou oddělených částí původní koncepce by bylo zbytečné. Nic víc k tomu není potřeba dodávat. Navrhovatelé totiž ze samotného oddělení AZÚR 3B žádné dotčení svých práv nevyvozují. Ve svých replikách se soustředili pouze na to, aby zpochybnili vyjádření obou ministerstev a přesvědčili soud, že nezákonný je už samotný fakt, že ministerstva nearchivovala veškeré navrhovateli požadované podklady (tedy neformální e-mailovou a telefonickou komunikaci mezi nimi a odpůrcem, resp. zpracovatelkou SEA). Soud na tom nic nezákonného nespatřuje. Navrhovatelé neuvedli nic, kvůli čemu by měla být tato komunikace pro posouzení věci významná.
101. Krajský soud postrádá jakoukoliv reálnou souvislost s právy navrhovatelů i u jejich dalších procesně-organizačních výtek vůči procesu přijímání AZÚR 3B.
102. První z nich se týká toho, že před přijetím AZÚR 3B nebyl veřejnosti zpřístupněn materiál určený zastupitelům, zejména upravené vyhodnocení SEA (VVURÚ) z dubna 2024. Za prvé, žádný zákon takovéto předběžné zveřejnění podkladů pro jednání zastupitelstva nevyžaduje. Sami navrhovatelé se v této souvislosti dovolávají pouze zavedené dobré praxe Jihomoravského kraje, ta však nevytváří žádný právní závazek do budoucna (srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 1. 2012, č. j. 4 Ao 6/2011-91). A za druhé, navrhovatelé neuvádějí nic konkrétního, co by pro ně bylo v upraveném vyhodnocení vlivů překvapivé či nové. To jen potvrzuje vyjádření odpůrce, že se fakticky jednalo o původní vyhodnocení vlivů zpracované pro AZÚR 3, které bylo pouze pro přehlednost a pro pohodlí zastupitelů očištěno o části, jež se vztahovaly výhradně k již schválené AZÚR 3A. Takový postup nepředstavuje vadu, jež by mohla vést ke zrušení napadeného opatření obecné povahy, a už vůbec nemůže způsobit jeho nicotnost (srov. též výše citovaný rozsudek KS Brno č. j. 63 A 3/2025-274, body 165–167). Soud ani nevidí žádný rozumný důvod, proč by měl v této souvislosti pokládat nějakou předběžnou otázku SDEU, jak navrhovatelé požadovali v replice. Soud nepochybně nutnost nového veřejného projednání SEA, pokud by doznalo vskutku podstatných změn, ale to se v tomto případě jednoduše nestalo, resp. navrhovatelé to netvrdí.
103. A z toho pak samozřejmě vyplývá i odpověď na druhou, související výhradu, že totiž toto upravené vyhodnocení SEA z dubna 2024 nebylo zveřejněno na internetovém portále MŽP v informačním systému CENIA. To skutečně nebylo. A nebylo to ani potřeba, neboť v platnosti i nadále zůstalo již projednané a zveřejněné vyhodnocení SEA zpracované

pro celou AZÚR 3. Nic nepřehledného nespaturuje soud ani v tom, jak jsou organizovány dokumenty ke vzájemně provázaným návrhům AZÚR 3, AZÚR 3A a AZÚR 3B v informačním systému CENIA. Každý z těchto tří návrhů zde má vlastní kartu a tyto karty na sebe navzájem odkazují, což zachovává vazby mezi všemi třemi souvisejícími aktualizacemi ZÚR a umožňuje to nahlížet i do původních verzí jednotlivých písemností. Soudu se podařilo dohledat všechny relevantní dokumenty a ani navrhovatelé neuvedli žádný konkrétní soubor, který podle nich v systému chybí (s jedinou výjimkou, kterou soud vypořádal již výše).

V. Náklady řízení

104. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud 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 těch nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který úspěch ve věci neměl.
105. Navrhovatelé před soudem neuspěli (soud návrh zamítl jako nedůvodný), proto nemají právo na náhradu nákladů řízení. Odpůrce, který se nechal zastoupit advokátem, sice náhradu nákladů řízení požadoval, soud však tyto náklady vyhodnotil jako vynaložené nedůvodně. Odpůrce, jako vyšší územně samosprávný celek, by měl být dostatečně personálně a materiálně vybaven k tomu, aby byl schopen kvalifikovaně hájit svá rozhodnutí, práva a zájmy, aniž by musel využívat právní pomoci advokáta (srov. obdobně výše citovaný rozsudek NSS č. j. 5 As 382/2021-208, bod 177).

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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 5. 3. 2026

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu