



ČESKÁ REPUBLIKA

# ROZSUDEK

## JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a JUDr. Viktora Kučery v právní věci navrhovatelů: **a) Jan Dokulil**, bytem Nová Ves 15, Okříšky, **b) Jiří Března**, bytem Petrovice 10, Okříšky, **c) Petr Filippi**, bytem Náměstí J. Gurreho 2, Římov, **d) Antonín Vyskočil**, bytem Petrovice 1, Okříšky, všichni zastoupeni Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o., se sídlem Příběnická 1908, Tábor, proti odpůrci: **Kraj Vysočina**, se sídlem Žižkova 57, Jihlava, za účasti osob zúčastněných na řízení: **1) městys Okříšky**, se sídlem Jihlavská 1, Okříšky, **2) Krajská správa a údržba silnic Vysočiny**, příspěvková organizace, se sídlem Kosovská 1122/16, Jihlava, **3) obec Nová Ves**, se sídlem Nová Ves 11, Okříšky, o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, schváleného zastupitelstvem kraje dne 13. 9. 2016 usnesením 0464/05/2016/ZK, které nabylo účinnosti dne 7. 10. 2016,

### t a k t o:

- I.** Opatření obecné povahy – Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, schválené zastupitelstvem kraje dne 13. 9. 2016 usnesením 0464/05/2016/ZK, které nabylo účinnosti dne 7. 10. 2016, se v části textového a grafického vymezení koridoru DK 27 pro umístění obchvatu II/405 Okříšky v části jeho propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Příbyslavice a Nová Ves **z r u š u j e** dnem právní moci tohoto rozsudku.

- II.** Odpůrce **je povinen** zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení ve výši 90 807 Kč, a to do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce navrhovatelů, Mgr. Vítězslava Dohnala, advokáta.
- III.** Žádná z osob zúčastněných na řízení **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

### **O d ů v o d n ě n í :**

Navrhovatelé se podaným návrhem dle ustanovení § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), domáhají zrušení části opatření obecné povahy – Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina (dále též „ZÚR“), schváleného zastupitelstvem kraje dne 13. 9. 2016 usnesením 0464/05/2016/ZK, které nabylo účinnosti dne 7. 10. 2016, a to v části vymezení koridoru DK27 pro umístění obchvatu II/405 Okříšky v části jeho propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves (dále též „napadená část OOP“).

#### **I. Obsah návrhu**

Navrhovatelé v podaném návrhu rozdělili své námítky do dvou klíčových okruhů, přičemž v rámci prvního z nich (v návrhu označeného jako *A. Rozpor se zákonem*) namítali rozpor napadené části OOP se zákonem, který spatřovali v následujících skutečnostech:

##### *1. Nepotřebnost napadené části koridoru DK27*

Navrhovatelé namítali neexistenci věcných důvodů pro vymezení napadené části koridoru DK27 v ZÚR, kdy se jedná o stavbu fakticky nepotřebnou, která neřeší žádnou naléhavou potřebu vlastníků nemovitostí, dotčených obcí ani jejich obyvatel a rovněž neřeší žádnou potřebu kraje a jeho obyvatel a dokonce ani potřebu širšího celku. Navrhovatelé v této souvislosti poukázali na skutečnost, že odůvodnění napadeného OOP uvádí jako důvod pro vymezení koridoru potřebu kapacitního napojení *Průmyslové zóny Okříšky – Přibyslavice – Nová Ves* na nadřazenou komunikační síť Kraje Vysočina. Tato potřeba dle navrhovatelů údajně vyplývá z plánovaného rozvoje podniků umístěných v průmyslové zóně, který nebude možný bez vytvoření adekvátního dopravního napojení pro osobní a především nákladní dopravu. Odůvodnění rovněž uvádí, že potřeba nového napojení vyvstala v okamžiku postupného obsazování průmyslové zóny významnými výrobními podniky, které vyvolalo značný nárůst intenzit těžké nákladní dopravy na průjezdních úsecích silnic III. třídy Novou Vsí, Přibyslavicemi a Okříškami.

Tvrzení o potřebě nového dopravního napojení průmyslových zón je však dle navrhovatelů zcela nepodložené, neboť dopravní obsluha průmyslových zón je za současného stavu i po případném dalším rozvoji výroby zcela dostatečně zajištěna pro osobní i nákladní dopravu po stávajících komunikacích. Navrhovatelé připomněli, že při sčítání dopravy v roce 2010 byly intenzity dopravy na silnici III/35114 pouze 1 354 automobilů denně, z toho pouze

101 nákladních; na silnici III/40510 se jednalo o 1 608 automobilů, z toho 237 bylo nákladních. Pokud se jedná o silnici III/40510, nejsou nadto vůbec známy intenzity dopravy týkající se úseku v Okříškách, když sčítání postihuje celý úsek v Příbyslavicích, kde se část dopravy rozděluje na směr do Nové Vsi a část do Okříšek. Navrhovatelé uvedli, že citované hodnoty intenzit dopravy patří v rámci Kraje Vysočina k těm nižším, přičemž všechny komunikace, po kterých doprava probíhá, jsou z hlediska své technické kapacity způsobilé bez ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravy pojmout násobně vyšší počty osobních či nákladních automobilů. Ostatně ani odůvodnění napadeného OOP v tomto ohledu neuvádí, že by v minulosti nastalé nebo potenciálně očekávané zvýšení intenzity dopravy způsobovalo nějaké konkrétně popsání problémy; a stejně tak ani jeden z územních plánů obcí Nová Ves, Příbyslavice a městyse Okříšky neuvádí dopravu z průmyslových zón jako nějaký podstatný problém (pouze v územním plánu Okříšek se jako problém objevuje doprava v centrální části městyse, ovšem bez toho, že by bylo výslovně uvedeno, že tyto problémy způsobují průmyslové zóny a že řešením má být napadená část koridoru DK27). Odůvodnění napadeného OOP rovněž neuvádí, jak konkrétně bude ohrožen rozvoj průmyslových zón v dotčených obcích, ale pouze konstatuje (bez jakéhokoli vysvětlení), že bez adekvátního dopravního napojení rozvoj nebude možný. Takové konstatování ovšem není možné soudem přezkoumat a pro dotčené osoby není možné s ním věcnými argumenty polemizovat. Odůvodnění napadeného OOP nadto nesprávně používá pojem *Průmyslová zóna*, což může navozovat mylný dojem, že napadená část koridoru DK27 má sloužit k obsluze jedné větší průmyslové zóny. Ve skutečnosti se však v předmětném území nacházejí průmyslové zóny tři, přičemž napadená část koridoru DK27 může mít nějaký (a to omezený) dopravní význam pouze pro průmyslové zóny umístěné na území obcí Nová Ves a Příbyslavice. Navrhovatel a) rovněž upozornil, že je spoluvlastníkem pozemku parc. č. 896 v kat. území Nová Ves u Třebíče, a pokud by mělo dojít k dalšímu rozvoji průmyslové zóny, muselo by se tak stát na tomto pozemku, s jehož prodejem ovšem navrhovatel a) nepočítá a nebude s ním souhlasit. Možnosti rozvoje této průmyslové zóny a s tím spojený významný nárůst dopravy je tedy vyloučený. Na nepotřebnost návrhu přitom navrhovatelé upozorňovali již ve svých připomínkách ze dne 4. 3. 2016 a 20. 6. 2016.

## 2. *Rozpor s cíli a úkoly územního plánování*

Z výše namítané nepotřebnosti zvažovaného záměru navrhovatelé dovozovali také rozpor s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v zákoně č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), konkrétně s ustanovením § 18 odst. 2, odst. 4 a § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Dle názoru navrhovatelů fakticky nepotřebný záměr nemůže být ve veřejném zájmu a zájem na jeho realizaci nemůže převážit nad zájmem na ústavně zaručené ochraně vlastnického práva. Stejně tak nemůže věcně nepotřebný záměr odůvodnit ani zásah do nezastavěného území a nemůže být důvodem k zásahu do krajiny jakožto podstatné složky prostředí života obyvatel.

## 3. *Rozpor se zákonem o ochraně zemědělského půdního fondu*

Dle přesvědčení navrhovatelů byla napadená část koridoru DK27 vymezena také v rozporu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“). Ten z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu stanoví v případě odnětí půdy podmínku nezbytnosti, a pokud se jedná

o zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany, může k jejímu odnětí dojít pouze v případě, že jiný veřejný zájem výrazně převáží nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4 odst. 1 tohoto zákona). Navrhovatelé připomněli, že napadená část koridoru DK27 je vymezena mj. na zemědělských půdách I. a II. třídy ochrany, a tedy mělo dojít k vyhodnocení toho, zda je umístění záměru nezbytné, přičemž se tak mělo stát v porovnání s jinými variantami, a výsledná varianta mohla být do napadeného OOP zahrnuta pouze v případě, že jiný veřejný zájem na realizaci napadené části koridoru DK27 bude výrazně převažovat nad zájmem ochrany ZPF. Zákon o ochraně ZPF dále v ustanovení § 5 odst. 2 předpokládá, že orgány ochrany ZPF vydávají k návrhu územně plánovací dokumentace své stanovisko. V daném případě však žádné takové stanovisko vydáno nebylo a napadené OOP je dle navrhovatelů v rozporu také s metodickým pokynem MŽP OOLP/1067/96 ze dne 1. 10. 1996, k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu.

#### 4. *Rozpor s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod*

Navrhovatelé dále namítali, že v daném případě nebyly naplněny podmínky k nucenému omezení jejich vlastnického práva napadenou částí koridoru DK27, konkrétně nebyl pro zásah do vlastnických práv dán veřejný zájem, a to právě s ohledem na neexistující a neprokázanou nezbytnost zásahu.

#### 5. *Rozpor s principem subsidiarity*

Z důvodu věcné nepotřebnosti záměru pak dle navrhovatelů tento nemůže úspěšně projít ani testem proporcionality, jak jej stanovil Nejvyšší správní soud v usnesení rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120, v němž Nejvyšší správní soud konkrétně uvedl, že v rámci dodržení principu přiměřenosti musí být prověřeno, zda „*veškerá omezení vlastnických a jiných věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a zákonné cíle opřené o důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšleného cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu)*“. Zásah do vlastnických práv navrhovatelů odůvodněný fakticky nepotřebným záměrem ovšem nemůže být činěn v nezbytně nutné míře.

V rámci druhého okruhu uplatněných námitek (nazvaného jako *B. Procesní vady*) navrhovatelé namítali, že napadená část OOP nebyla vydána zákonem stanoveným způsobem, a to v následujících aspektech:

#### 1. *Nepřezkoumatelnost*

Navrhovatelé poukázali na skutečnost, že z výše uvedené argumentace týkající se nepotřebnosti daného záměru současně vyplývá, že napadené OOP je v části zabývající se napadenou částí koridoru DK27 nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Neuvádí totiž žádné konkrétní informace ani zdroje těchto informací, které by dotčené osoby a navrhovatelé mohli podrobit kritické analýze a polemizovat o jejich správnosti. Odůvodnění je založeno na nepřezkoumatelném apriorním tvrzení, že existence výše označených průmyslových zón a rozvoj firem v nich vyžaduje vybudování napadené části koridoru DK27. Z žádné části OOP však není možné získat konkrétní informace např. o tom:

- jaká je konkrétní aktuální dopravní situace a dopravní toky v dotčeném území (intenzity, zdroje, cíle, objízdné trasy apod., a to v členění na osobní a nákladní dopravu),

- prognózy dopravy po předpokládaném rozvoji průmyslových zón,
- o konkrétních problémech, které doprava z průmyslových zón již dnes způsobuje,
- o konkrétních problémech, které bude doprava z průmyslových zón způsobovat v budoucnu,
- o tom, jak se konkrétně budou průmyslové zóny rozvíjet.

Z pohledu přezkoumatelnosti je pak zcela nedostatečný také návrh oprávněného investora [osoby zúčastněné na řízení 2)], který měl být údajně důvodem pro pořízení předmětné aktualizace ZÚR. Odkazuje-li se v tomto ohledu v návrhu na aktualizaci ZÚR na plán rozvoje silnic II. a III. třídy Kraje Vysočina, navrhovatelé konstatovali, že jim o existenci žádného takového plánu není nic známo a že žádný takový plán neexistuje.

## 2. *Nedostatečné vypořádání připomínek*

Dle navrhovatelů se napadené OOP také nedostatečně vypořádává s podanými připomínkami, které byly formulovány zcela konkrétně a směřovaly právě k otázkám neexistence faktické potřeby napadené části koridoru, k neposouzení variant záměru, k zásahům do životního prostředí i k důvodnosti záboru zemědělské půdy. S těmito připomínkami se sice odpůrce v odůvodnění OOP textově relativně obsáhle vyrovnal, avšak z hlediska obsahového tak učinil ve zcela obecné rovině, kdy nereagoval na konkrétní argumenty navrhovatelů. To se týká zejména připomínek navrhovatele a) ze dne 4. 3. 2016 a společného podání ze dne 20. 6. 2016 a jejich vypořádání na str. 50, resp. 64 odůvodnění napadeného OOP. Nedostatečnost takového vypořádání připomínek přitom vyplývá např. z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 4 Ao 5/2010. Napadené OOP je tak dle navrhovatelů v rozporu s ustanovením § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

## 3. *Chybné posouzení SEA*

Navrhovatelé dále napadenému OOP vytýkali, že pokud jde o předmětnou část koridoru DK27, nedošlo k řádnému posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), neboť toto vykazuje níže uvedené vady:

### a) *nebere do úvahy faktickou nepotřebnost záměru*

Navrhovatelé v této souvislosti opakovaně poukázali na věcnou nepotřebnost a neodůvodněnost daného záměru, který proto z hlediska posuzování SEA měl být také hodnocen jako nepřijatelný. Za nezákonné navrhovatelé pokládali také stanovisko ministerstva životního prostředí (dále jen „stanovisko MŽP“) ze dne 25. 4. 2016, č. j. 26577/ENV/16, a dále doplnili, že samo posouzení SEA připouští významný zásah do tří složek životního prostředí, a to do zemědělského půdního fondu, územního systému ekologické stability a krajinného rázu.

### b) *nehodnotí koridory ve variantách*

Ve vztahu k této námitce navrhovatelé upozornili na obsah bodu I. 2 stanoviska MŽP ze dne 11. 6. 2015, č. j. 33482/ENV/15, dle kterého měly být koridory zařazené do napadeného OOP prověřeny ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy měly být následně náležitě vyhodnoceny a porovnány. Ve stanovisku ze dne 8. 3. 2016, č. j. 4582/ENV/16, přitom MŽP jako dotčený orgán poukazuje na to, že vyhodnocení SEA dostatečně nereflektuje požadavky na rozsah a obsah vyhodnocení uplatněný v jeho stanovisku ze dne 11. 6. 2015, a žádá proto ve vyhodnocení SEA vypořádání

tohoto stanoviska. Ve výsledném stanovisku ze dne 25. 4. 2016, č. j. 26577/ENV/16, pak dle navrhovatelů MŽP jako příslušný orgán SEA již na tato dvě svá stanoviska a v nich obsažené požadavky vůbec nereflktuje a žádným způsobem nezmiňuje, z jakých důvodů na jejich splnění rezignoval. Jak přitom vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu (konkrétně např. z rozhodnutí ve věci sp. zn. 4 Aos 1/2012), nezbytnost variantního posouzení řešení může kromě požadavků dotčených orgánů vyplynout také z námitek nebo připomínek dotčených osob, zvláště pokud jde o vlastníky nemovitých věcí dotčených záměry obsaženými v OOP. Navrhovatelé i další dotčené osoby přitom variantní posouzení požadovali ve svých připomínkách ze dne 20. 6. 2016 a v tomto svém požadavku mj. odkazovali právě na stanovisko MŽP ze dne 11. 6. 2015. Navrhovatel a) pak namítal chybějící zpracování variantního řešení také ve svých připomínkách ze dne 4. 3. 2016.

*c) nevyhodnocuje vlivy na lokality výskytu zvláště chráněných druhů*

Dle bodu I. 7 stanoviska MŽP ze dne 11. 6. 2015 měly být v rámci posouzení SEA vyhodnoceny také vlivy na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem. V posouzení SEA se v této souvislosti na str. 80 uvádí, že u napadené části koridoru DK27 nelze vyloučit výskyt zvláště chráněných druhů fauny a flóry zejména podél linie řeky Jihlavy. Posouzení se však bližším výskytem těchto druhů, jakož i vlivy předmětného záměru na ně, již nijak dále nezabývá.

*d) nevyhodnocuje vlivy s ohledem na jejich lokalizaci*

Stejně tak dle navrhovatelů posouzení SEA nevyhodnocuje ani vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci, a to v rozporu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 Ao 2/2010 a také s požadavkem obsaženým ve stanovisku MŽP ze dne 11. 6. 2015. Navrhovatelé v této souvislosti zdůraznili, že koridor DK27 v sobě ve skutečnosti zahrnuje koridory dvou odlišných dopravních staveb, které také plní odlišné cíle. Jde jednak o samotný obchvat Okříšek, který si klade za cíl odvedení tranzitní dopravy mimo centrum městyse; odlišnou stavbou je ovšem napadená část koridoru, která má údajně sloužit k lepšímu dopravnímu napojení průmyslových zón. Vlivy těchto dvou částí koridoru jsou odlišné, což ovšem posouzení nezohledňuje.

S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti proto navrhovatelé závěrem navrhli, aby krajský soud vydal rozsudek, kterým se opatření obecné povahy – Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, schválené usnesením zastupitelstva kraje dne 13. 9. 2016, 0464/05/2016/ZK, zrušuje v textové i grafické části vymezení koridoru DK27 pro umístění obchvatu II/405 Okříšky v části jeho propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves dnem právní moci rozsudku, a odpůrci se ukládá povinnost nahradit navrhovatelům náklady soudního řízení.

## **II. Vyjádření odpůrce k návrhu**

Odpůrce ve svém vyjádření k podanému návrhu zásadně nesouhlasil s navrhovaným zrušením části koridoru, která je součástí celkového řešení obchvatu městyse Okříšky v souvislosti s propojením statutárního města Jihlavy a města Třebíč napojením silnice II/405 na státní silnici I/23. Silnice I/23 bude směrem na Brno pokračovat obchvatem města Třebíč

a za městem Třebíč též odbočením směrem na Velké Meziříčí a na dálnici D1. Nákladní a osobní doprava z průmyslové zóny Přibyslavice – Nová Ves tak bude vedena mimo městyse Okříšky, mimo obec Přibyslavice i Novou Ves.

Odpůrce konstatoval, že návrhy obsaženými v ZÚR samozřejmě dochází k zásahu do vlastnických práv, přičemž opatření obecné povahy může takové omezení vlastnických práv představovat. Takový zásah však musí být prováděn z legitimních důvodů, jen v nezbytné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Odpůrce se domníval, že tyto zásady při pořizování napadeného OOP dodržel. Odpůrce připomněl, že dopravní koridor přímo ovlivní území více obcí, jedná se tedy z pohledu stavebního zákona o záležitost nadmístního významu, a zásah je legitimní. Důvodem pro návrh přeložky silnice II/405 Okříšky, včetně propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves (nazývanou odpůrcem jako přeložka III/40510), je odvedení tranzitní dopravy na silnici II/405 mimo centrální části a obytná území obce Krahulov a městyse Okříšky. K dosažení tohoto cíle je proto v aktualizaci ZÚR umístěn koridor DK27 pro přeložky silnic II/405 a III/40510. Koridor DK27 byl přitom do území umístěn na základě prověření provedeného vyhledávacími a technickými studii, které byly zpracovány v průběhu let 2006 - 2016. Na základě těchto studií a projednání aktualizace ZÚR je tak zajištěna prostupnost území pro dopravní koridor nejméně zatěžujícím způsobem. Po společném jednání pak došlo ke změně trasování přeložky III/40510 z prostoru mezi obcemi Okříšky a Petrovice do prostoru východně od Petrovic, kdy vybraná trasa představuje s ohledem na trasování mimo hustě osídlená území v méně hodnotné a převážně zemědělsky využívané krajině minimální zásah do krajinných a sídelních struktur. Odpůrce uvedl, že přeložka je soustředěna převážně do rozvojové oblasti krajského významu OBk3 v platných ZÚR, tedy v území se soustředěním předpokládané vyšší míry změn v území a vyšší intenzity jeho rozvoje, zejména pak ekonomických aktivit právě ve vazbě na rozvoj infrastruktury v území. Odpůrce pokračoval, že koridor DK27 pro přeložku II/405 a III/40510 přispívá jednak ke zlepšení dopravního napojení Třebíče na krajské město Jihlavu a zlepšení dopravní obslužnosti venkovských oblastí v jihovýchodním sektoru kraje, jednak k zajištění kapacitního dopravního napojení průmyslové zóny Okříšky – Přibyslavice – Nová Ves na nadřazenou silniční síť kraje. Hlavním přínosem pro vymezení přeložky je tedy odvedení tranzitní dopravy (v současné době vedené přes zastavěné území Okříšek) mimo intenzivně urbanizovaná obydlenná sídla, a tím také eliminace současných nežádoucích negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel sídel. Zásah je proveden v nezbytně nutné míře a kraj při návrhu aktualizace ZÚR pečlivě zvažoval možné způsoby řešení problémů, přičemž zvolil ten, který území zatěžuje nejméně, jak je v odůvodnění OOP popsáno.

Odpůrce připomněl, že právo na životní prostředí, do kterého (jak tvrdí navrhovatelé) bylo zasaženo, nelze absolutizovat a při územně plánovací činnosti musí být hledána rovnováha mezi ochranou životního prostředí a dalšími zájmy v území. Vlivy na navrhovatelem jmenované složky životního prostředí přitom napadené OOP přiznává, a to jak v samotném odůvodnění, tak ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Přínosy a vlivy na ostatní složky životního prostředí, lidské zdraví a na další dva pilíře udržitelného rozvoje jsou však převažující; vlivy na chráněná území, lokality NATURA 2000 a na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů jsou pak nulové. Vlivy na krajinný ráz

jsou hodnoceny jako lokální, přičemž jejich přesnou specifikaci bude možno provést až ve fázi projektového posouzení, kdy již bude známo konkrétní technické řešení silničních staveb umístovaných v koridoru. Z hlediska ovlivnění zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa je vliv hodnocen jako středně negativní s tím, že zábor půd I. a II. třídy ochrany je pro namítaný koridor DK27 cca 10 ha. Z hlediska hlukové a imisní zátěže s doprovodným snížením rušivých vjemů a zlepšení kvality života v sídlech, zvýšení bezpečnosti pohybu obyvatel v sídlech a bezpečnosti silničního provozu byly vlivy na obyvatelstvo a zdraví hodnoceny jako pozitivní. Přínosy pro životní prostředí obcí, které je dnes negativně ovlivněno tranzitní dopravou na průjezdních úsecích silnic přes obec a lokální nepříznivé důsledky pro volnou krajinu se tak svou mírou vzájemně v podstatě vyrovnávají, a nelze tak přesně určit, který z vlivů je významnější. Důležité je však vyzvednout pozitivní vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví. Pozitivně lze pak dle odpůrce hodnotit také vliv předmětného záměru na hospodářský pilíř, kdy navržené přeložky zlepšují dopravní dostupnost a obslužnost území kraje, a to zejména pro obyvatele Třebíče a celého severovýchodního sektoru kraje. Pozitivně ovlivní atraktivitu této části kraje pro rozvoj ekonomických aktivit a také mobilitu a dostupnost pracovní síly dotčeného regionu.

Odpůrce zároveň uvedl, že připomínky, které byly uplatněny ke společnému jednání, byly částečně zohledněny, neboť na základě výsledků společného jednání a prověření řešení novou technickou studií byla část záměru – přeložka silnice III/45010 – přesunuta východně od obce Petrovice.

Odpůrce důrazně odmítal, že by napadená část koridoru byla nepotřebná a že by byla vymezena, aniž by pro to existovaly věcné důvody. Tyto jsou dle názoru odpůrce popsány v odůvodnění napadeného OOP, a to jak ve vztahu k potřebnosti koridoru DK27 jako celku, tak ve vztahu k jeho části týkající se přeložky silnice III/40510. Napadené OOP pracuje s výsledky Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2010 a v této souvislosti odpůrce upozornil, že navrhovatelé si bez odborných a podložených argumentů dovolují tvrdit, že dopravní obsluha průmyslových zón je za současného stavu i po dalším případném rozvoji výroby zcela dostatečně zajištěna pro osobní i nákladní dopravu po stávajících komunikacích, které jsou dle jejich názoru z hlediska své technické kapacity způsobilé bez ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu pojmout násobně vyšší počty osobních či nákladních automobilů. S tímto vágním tvrzením však odpůrce nesouhlasil. Není pravdou, že nejsou známy intenzity dopravy týkající se úseku v Okříškách, neboť stanoviště pro sčítání v tomto úseku bylo dle dat ŘSD vyústěním ze silnice II/405. Rovněž není pravdou, že citované hodnoty intenzit dopravy patří v rámci Kraje Vysočina k těm nižším, když je tomu přesně naopak. Stejně tak není pravdou a jeví se jako zavádějící tvrzení navrhovatelů, že by ani jeden z územně samosprávných celků (Nová Ves, Příbyslavice a Okříšky) neuváděl dopravu z průmyslových zón jako podstatný problém. Naopak všechny územně samosprávné celky opakovaně od roku 2010 uvádějí dopravu z průmyslových zón jako podstatný problém, a to např. v územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Třebíč. Územní plán obce Petrovice (v platném znění) a návrh nového územního plánu Okříšek (pro společné jednání konané dne 16. 1. 2014) obsahují vymezení koridorů územních rezerv pro přeložku silnice III/40510 za účelem budoucího řešení dopravní závady, a to právě v podobě průjezdu těžké dopravy centrem městyse.



Pokud navrhovatelé napadenému OOP vytýkali, že toto neuvádí, jak konkrétně bude ohrožen rozvoj průmyslových zón v dotčených obcích, zde odpůrce poukázal na skutečnost, že ZÚR stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Dle stavebního zákona přitom nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí. Řešení konkrétních vazeb a dopadů např. na jednotlivé průmyslové podniky je tak mimo měřítko ZÚR. Rovněž skutečnost, že navrhovatel a) je spoluvlastníkem pozemku parc. č. 896 v kat. území Nová Ves u Třebíče a že prohlašuje, že s prodejem pozemku nepočítá a nebude s ním souhlasit, je dle odpůrce nevýznamná, neboť rozvoj průmyslové zóny v kat. území Nová Ves je možný na mnoha jiných pozemcích v této lokalitě, nikoli tedy nutně na pozemku navrhovatele a).

Odpůrce taktéž odmítal, že by napadená část OOP byla v rozporu s cíli a úkoly územního plánování. Odvedením tranzitní dopravy mimo zastavěná a obydlená území dotčených obcí je dle jeho názoru sledován veřejný zájem, a to na zajištění optimálních podmínek dopravní obslužnosti a na rozvoji veřejné dopravní infrastruktury, jakož i na ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel. Navrhovaná přeložka silnice II/405 přitom umožní přímé napojení stávající a dále se rozvíjející průmyslové zóny na kapacitně odpovídající nadřazenou silniční síť kraje a zájem zástupců obcí a firem na realizaci záměru byl vyjádřen Společným prohlášením obcí a firem k přípravě nového vedení silnice II/405 Okříšky - křižovatka I/23 a silnice III/40510 Okříšky - Příbyslavice, přeložka.

Odpůrce se dále ohradil proti konstatování nezákonnosti napadeného OOP z důvodu absence stanoviska dotčeného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu, v daném případě Ministerstva životního prostředí. V této souvislosti uvedl, že dotčený orgán v každé fázi pořizování OOP v zákonné lhůtě uplatnil své stanovisko, přičemž ze stanoviska ke společnému jednání (č. j. 4582/ENV/16 ze dne 8. 3. 2016), k návrhu vyhodnocení připomínek a k návrhu rozhodnutí o námitkách (č. j. 45758 ze dne 22. 7. 2016) lze dovozovat, že se dotčený orgán mj. zabýval problematikou ochrany zemědělského půdního fondu, byť se v tomto ohledu obešel s konstatováním, že z hlediska dalších zájmů na úseku ochrany životního prostředí nemá připomínky. Odůvodnění napadeného OOP přitom zevrubným způsobem shrnuje postup výběru varianty řešení záměru DK27, která byla projednána na společném jednání a následně upravena a projednána při veřejném projednání. Z porovnání obou variant propojení na silnici III/35114 přitom vyplývá, že ať je záměr trasován západně či východně od obce Petrovice, nemá tato skutečnost téměř žádný vliv na rozsah záboru půd I. a II. třídy ochrany. V odůvodnění napadeného OOP jsou nadto obsažena také doporučení vyplývající z vyhodnocení SEA, odpůrce se tak odpovídajícím způsobem vypořádal s problematikou ochrany zemědělského půdního fondu i přes absenci konkrétního stanoviska dotčeného orgánu.

Odpůrce tak měl za to, že existence veřejného zájmu pro napadenou část koridoru DK27, jakož i jeho nezbytnost, byla v daném případě prokázána, a nemohlo tak dojít k rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod.

V souvislosti s druhým okruhem uplatněných námitek procesního charakteru odpůrce nesouhlasil s namítanou nepřezkoumatelností napadeného OOP pro nedostatek důvodů, ani

s nedostatečným vypořádáním připomínek. Zcela odmítl také chybné posouzení SEA, zejména co do hodnocení koridorů ve variantách. V této souvislosti upozornil, že Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku ze dne 11. 6. 2015, č. j. 33482/ENV/15, sice mj. požadovalo vyhodnocení navrhovaných koridorů ve všech relevantních variantách a alternativách, avšak tento požadavek se vztahuje pouze na takové varianty či alternativy, které by byly v posuzovaném návrhu aktualizace obsaženy. Vzhledem k tomu, že ve vlastním návrhu varianty obsaženy nebyly, nebyly následně ani hodnoceny v SEA. Přitom skutečnost, že se Ministerstvo životního prostředí ve vydaném stanovisku nezabývalo svým předchozím požadavkem, má svůj důvod právě v tom, že varianty nebyly do návrhu předloženy, a tedy ani nemohly být v SEA posuzovány. Uvedené se týká také vzájemného posouzení variant vedení východně a západně od Petrovic, kde nelze srovnávat navrhovanou variantu s jinou, která není obsažena v návrhu. K výskytu zvláště chráněných druhů, který je v podmínkách kraje Vysočina rozšířen prakticky do všech míst mimo lidská sídla, pak odpůrce konstatoval, že zabývat se jednotlivými zvláště chráněnými druhy je pod rozlišovací schopnosti měřítka, v němž je koridor na úrovni zásad územního rozvoje posuzován, přičemž k podrobnému posouzení dojde až v rámci vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí (EIA). K navrhovateli namítanému požadavku na vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci (tj. pro jednotlivé koridory, které jsou součástí DK27) odpůrce oponoval, že byl-li koridor DK27 navržen jako celek, byl takto (bez ohledu na jeho tvar) také vyhodnocen.

Odpůrce byl proto z výše uvedených důvodů přesvědčen, že námitky navrhovatelů nejsou důvodné, že napadená část OOP byla vydána v souladu se zákonem, že odpůrce jeho vydáním nepřekročil meze své působnosti, a proto navrhl, aby krajský soud podaný návrh jako nedůvodný zamítl.

### **III. Vyjádření osob zúčastněných na řízení**

Osoby zúčastněné na řízení ad 1) a 3) ve svých vyjádřeních shodně poukázaly na negativní dopad případného zrušení části OOP především na občany z hlediska ohrožení životního prostředí, bezpečnosti a majetku. Uvedly, že pokud by se vybuďoval pouze obchvat na silnici II/405 bez propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves, bude kamionová doprava z centra Okříšek odvedena pouze částečně, větší část projíždějících kamionů bude z obchvatu sjíždět a městysem projíždět cestou do průmyslové zóny. Městys Okříšky je přirozeným spádovým centrem pro okolní obce, což samo o sobě znamená vysoký stupeň osobní dopravy, který nákladní doprava ještě zvyšuje a každodenně jsme svědky řady nebezpečných situací, ohrožujících chodce i řidiče. Silnice III/40510 do Přibyslavic nadto vede v prudkém kopci v bočním svahu, kdy vlivem dopravní zátěže, na kterou není konstruována, postupně ujíždí, přičemž v letošním roce došlo k utržení části krajnice a provoz musel být omezen. Z těchto důvodů proto osoby zúčastněné na řízení pokládaly dopravní stavbu DK27 (tj. obchvat II/405 Okříšky, včetně propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves) za stavbu ve veřejném zájmu a zásadně nesouhlasily s návrhem na zrušení části OOP předloženým navrhovateli.

Také osoba zúčastněná na řízení ad 2), která jako oprávněný investor podala z důvodu rozvoje veřejné infrastruktury návrh na aktualizaci ZÚR, ve svém vyjádření zdůraznila,

že propojení Přibyslavic na páteřní silniční síť kraje řeší odpůrce průběžně již od roku 2004, a doposud bylo vypracováno několik variant vedení přeložky silnice III/40510. Těžká nákladní doprava do průmyslové zóny v Přibyslavicích a Nové Vsi je vedena po silnicích III. třídy č. 35114 a 40510. Žádná z těchto komunikací přitom nesplňuje šířkové ani směrové požadavky na navýšenou nákladní dopravu. I osoba zúčastněná na řízení ad 2) poukázala na sesuv svahu silničního tělesa silnice III/40510, který musel být sanován, kdy určilím pro vznik sesuvu bylo právě vedení těžké dopravy po nevyhovující komunikaci, která z důvodu nevhodného technického řešení není schopna toto zatížení přenést. Efektivita a potřebnost projektu přeložky silnic byla zpracována také ve *Studii dopadů nového dopravního napojení průmyslových zón Nová Ves – Přibyslavice – Okříšky* vyhotovené Střediskem regionálních a správních věd VŠE v roce 2015. Po intenzivních jednáních se všemi okolními dotčenými obcemi byly vyhodnoceny požadavky těchto obcí a „kompromisní“ varianta vedení trasy přeložky silnice III/40510 byla následně odsouhlasena také jejich zástupci. Výsledná varianta obchvatu Okříšek a přeložky silnice II/405 přitom prochází v dostatečné vzdálenosti od každé této jednotlivé obce, čímž bude výrazným způsobem sníženo dopravní zatížení v jejich průtazích. Dopravním značením pak bude nákladní doprava převedena z nevyhovujících silnic III/40510 a III/35114 na nově vybudovanou přeložku. Vybudování pouze obchvatu Okříšek nevyřeší průjezd těžké nákladní dopravy ve směru do průmyslové zóny, což znamená, že bude-li vybudován pouze tento obchvat, nedojde prakticky k žádnému odklonění těžké nákladní dopravy z centra Okříšek. Osoba zúčastněná na řízení ad 2) dále doplnila, že o zlepšení průjezdnosti Okříškami se odpůrce pokoušel také změnou nevyhovující stykové křižovatky silnic II/405 a III/40510 na křižovatku okružní. Protože však i zde byl vysloven ze strany vlastníků dotčených pozemků jejich nesouhlas se stavebními úpravami, bylo přistoupeno k variantě obchvatové komunikace s přeložkou silnice III/40510 do průmyslové zóny. Navržené dopravní řešení se tak stane klíčovým faktorem pro zlepšení současného nebezpečného a nevhodného vedení především nákladní dopravy, které v této chvíli představuje klíčový limitující faktor rozvoje ekonomických aktivit zde sídlících firem. Vybudování nového dopravního napojení je nezbytné z důvodu činnosti investorů ve stávajících průmyslových zónách i z důvodu plánovaného rozšíření výroby.

#### IV. Replika navrhovatelů

Navrhovatelé reagovali na vyjádření odpůrce podáním repliky, v níž upřesnili skutečnosti týkající se jejich vlastnického práva a aktivní legitimace, a dále blíže rozvedli jednotlivé námitky v návaznosti na obsah vyjádření odpůrce. Zdůraznili, že v územních plánech Okříšek, Nové Vsi a Přibyslavic absentují požadavky na řešení dopravní situace, přičemž bez ohledu na to, co uvádějí územně analytické podklady, byla-li by doprava z průmyslových zón skutečně reálným problémem vyžadujícím řešení prostřednictvím obchvatu, pak by se bezesporu musely takové informace objevit v územních plánech dotčených obcí. U obcí Přibyslavice a Nová Ves se tak ale nestalo vůbec (ačkoli tyto mají územní plány z roku 2016), z čehož je patrné, že pro tyto obce není doprava z průmyslových zón problémem, který by bylo nutné řešit. Pokud dále odpůrce argumentoval tiskovými zprávami a novinovými články, z nichž dle jeho názoru nutnost řešení dopravních problémů spojených s dopravou do průmyslových zón vyplynula, k tomu navrhovatelé uvedli, že vynakládání veřejných prostředků a zásahy do vlastnických práv dotčených osob by

se neměly opírat o zprávy z médií. V této souvislosti zároveň doplnili, že ve vztahu k celkovému řešení dopravní situace obce v regionu pokládají za rozhodující vyřešit napojení na dálnici D1 a k tomu preferují úpravy silnice II/360, k níž směřuje mj. odbočka z obce Příbyslavice přes obec Číhalín. Navrhovatelé se zároveň domnívali, že skutečným důvodem plánované výstavby není její dopravní potřebnost či dokonce nezbytnost, ale je jím získání dotace z EU na výstavbu nenapadené části obchvatu II/405 s I/23, kdy u dopravy na silnici II/405 (Třebíč – Okříšky) není splněna její dostatečná intenzita. Proto bylo nezbytné připojit k této části obchvatu ještě další část, tak aby poskytovateli dotace mohla být prezentována intenzita dopravy v součtu. To bylo také důvodem k tomu, aby obě odlišné dopravní stavby, a to obchvat Okříšek komunikace II. třídy č. 405 a dopravní napojení průmyslové zóny v Nové Vsi a Příbyslavicích silnice III. třídy, byly navenek prezentovány jako jedna dopravní stavba a v napadeném opatření obecné povahy označeny jako jeden dopravní koridor. Navrhovatelé opětovně zdůraznili, že napadená část koridoru nebyla podrobena posouzení a porovnání s jinými variantami, a pokud odůvodnění napadeného opatření obecné povahy odkazuje na materiál nazvaný jako „*Vyhledávací studie a podrobná technická zpráva Příbyslavice – Okříšky*“, kterou zpracovala společnost Dopravoprojekt Ostrava v 8/2006, navrhovatelé poukázali na skutečnost, že tato studie byla zpracována mimo proces územního plánování, v době pořizování a schvalování opatření obecné povahy již byla zastaralá a odpůrce nakonec ani její výsledky nerespektoval. Navrhovatelé připomněli, že přestože požadovali posouzení variantního řešení a porovnání jednotlivých variant, k tomuto nedošlo, čímž byl současně porušen princip proporcionality. Navrhovatelé se následně věnovali také jednotlivým procesním námitkám a reagovali na vyjádření osob zúčastněných na řízení, která pokládali za velmi obecná.

K údajnému zlepšení dopravního spojení mezi Jihlavou a Třebíčí navrhovatelé uvedli, že tomuto žádným způsobem nepomůže vybudování napadené části koridoru DK27; a stejně tak tomu nepomůže ani vyvedení tranzitní dopravy mimo obce Příbyslavice a Krahulov, neboť přes Příbyslavice bude nákladní doprava směřovat i po vybudování přeložky a obchvat Krahulova je řešen nenapadenou částí koridoru DK27. Pokud by snad v Okříškách mělo docházet k praskání domů, nepředkládá k tomu měštys žádné konkrétní informace ani doklady. K poukazu na to, že v letošním roce došlo k utržení části krajnice na silnici III/40510 z Příbyslavic do Okříšek, navrhovatelé zdůraznili, že havarijní stav byl přímým důsledkem zanedbané údržby uvedené silnice a jejího tělesa. Na předmětném místě došlo k poškození tělesa silnice již v roce 2012 v důsledku prudké bouřky se silným větrem a přívalovým deštěm, přičemž Krajská správa a údržba silnic narušené těleso silnice dostatečně neopravila. Poukazuje-li Krajská správa a údržba silnic Kraje Vysočina [osoba zúčastněná na řízení ad 2)] na plán IROP pro roky 2014 - 2020 a střednědobý plán investic kraje na roky 2017 - 2019, navrhovatelé konstatovali, že tyto dokumenty jim nejsou známy, a předpokládali, že tyto nebyly projednány s veřejností ani s dotčenými orgány. Napadené OOP se pak nezmiňuje ani „*Studii dopadů nového dopravního napojení průmyslových zón Nová Ves – Příbyslavice – Okříšky*“, vyhotovené VŠE v roce 2015. I zde přitom podle navrhovatelů platí, že s ní nebyla veřejnost seznámena, a tedy nemůže být důvodem pro pořízení a schválení napadené části koridoru DK27. Za zavádějící navrhovatelé pokládali také tvrzení Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočina o budoucím odvedení nákladní dopravy na nově vybudovanou přeložku prostřednictvím dopravního značení.

## V. Doplnující vyjádření osoby zúčastněné na řízení 1)

Městys Okříšky jako osoba zúčastněná na řízení ad 1) následně doplnil své vyjádření uvedením aktuálních údajů zveřejněných na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“) o intenzitě dopravy na podkladě výsledků sčítání za rok 2016. K navrhovateli uváděné variantě severozápadního obchvatu Okříšek osoba zúčastněná na řízení uvedla, že nemůže komentovat důvody, pro které nebyla tato varianta posuzována; z pohledu osoby zúčastněné na řízení je zde jeden zásadní problém, kterým je velké výškové převýšení v závěrečné části, kdy zde jednak dochází ke křížení se železnicí a dále se stávající silnicí III/40510 a řekou Jihlavou. Tyto skutečnosti osoba zúčastněná na řízení doložila mapovými a fotografickými podklady. V reakci na repliku navrhovatelů ohledně nekonkrétních a nepřezkoumatelných podkladů o tom, jaká část nákladní dopravy a z jakého důvodu bude nadále městysem Okříšky projíždět v případě nerealizace napadené části obchvatu, osoba zúčastněná na řízení opětovně poukázala na údaje vyplývající z výsledků intenzity dopravy a jejich porovnání za rok 2010 a 2016. Z těchto údajů dle jejího názoru vyplývá, že cca 73 % vozidel nad 10 tun projíždějících Okříškami směřuje do a z firem v Přibyslavicích a Nové Vsi, přičemž tato vozidla by v případě nerealizace napadené části obchvatu i nadále Okříškami projížděla a zatěžovala životní prostředí.

## VI. Ústní jednání ve věci

Při jednání přítomní účastníci a osoba zúčastněná na řízení ad 2) setrvali na svých dosavadních tvrzeních obsažených v dřívějších písemných podáních a zdůraznili některé podstatné skutečnosti. Osoby zúčastněné na řízení ad 1) a 3) se ústního jednání ve věci nezúčastnily.

Navrhovatelé zopakovali své přesvědčení, že napadená část koridoru DK27 neřeší žádnou naléhavou dopravní ani jinou potřebu, ani neřeší natolik podstatné problémy, které by v daném případě doprava způsobovala, aby to odůvodňovalo zásah do jejich vlastnického práva a do životního prostředí. Současně tvrdili, že důvody vedoucí k tomu, aby koridor DK27 byl zanesen do ZÚR, nejsou dostatečně konkrétně v odůvodnění OOP uvedeny, a proto se také navrhovatelům s některými částmi argumentace odpůrce těžko polemizuje. Teprve v této fázi (tj. ve fázi soudního přezkumu) navrhovatelé zjišťují konkrétní informace, které jim dříve z procesu známy nebyly, přičemž i v rámci diskuse vedené při ústním jednání se ukázaly otázky, které bylo třeba v procesu pořizování napadeného OOP vyjasnit, blíže doložit a prokázat. Za podstatnou navrhovatelé pokládali skutečnost, že napadený koridor nebyl v procesu územního plánování posouzen variantně. Ačkoli je v ZÚR dáván předpoklad pro budoucí vyvlastnění, neboť se již vždy bude odkazovat na ZÚR a v nich zakotvené závazné trasování předmětného koridoru, nebyly varianty ani jejich potřebnost prověřeny a zdokumentovány. Navrhovatelé osobně (v rámci vlastních osobních projevů) dále poukázali na skutečnost, že někteří z nich hospodaří jako soukromí zemědělci, a tedy mají blízký vztah k půdě, která je pro ně i dědictvím po předcích. Za důležitou proto považovali skutečnost, že trasováním předmětného koridoru přeložky dochází také k zásahu do zemědělské půdy,

a to dokonce zemědělské půdy nejvyšší kvality. Ani v tomto ohledu však nebyla odůvodnění OOP věnována náležitá pozornost.

Odpůrce při ústním jednání předložil soudu doplňující vyjádření v reakci na repliku navrhovatelů, které bylo krátkou cestou předáno zástupci navrhovatelů a zástupci osoby zúčastněné na řízení 2). Z jeho obsahu odpůrce v rámci svého ústního projevu zdůraznil především význam územního plánování, jakož i důvodů, které jej vedly k vydání 3. Aktualizace ZÚR. Odpůrce připomněl budoucí působení územního plánování, včetně skutečnosti, že území obcí Nová Ves, Přibyslavice a městyse Okříšky jsou zařazena do krajské rozvojové oblasti OBk3 a v následujících letech do rozvojové osy předpokládající vyšší míru urbanizace. V důsledku toho je zde vyšší předpoklad průmyslové výroby, nárůstu obyvatelstva a výstavby bytů, s čímž souvisí i potřeba dopravního řešení. Pokud jde o vlivy na životní prostředí, odpůrce poukázal na vyváženost, nikoli stejnoměrnost, tří pilířů udržitelného rozvoje (pilíře hospodářského - ekonomického, pilíře sociálního - sociální soudržnosti obyvatelstva a pilíře životního prostředí). Vzhledem k tomu, že v daném území je tlak na urbanizaci, prosazuje se oproti životnímu prostředí pilíř ekonomický a pilíř sociální soudržnosti obyvatelstva, pilíř životního prostředí tedy musí ustoupit. K zemědělské půdě I. a II. třídy ochrany odpůrce poznamenal, že tato skutečnost sama o sobě neznamená, že půda nemůže být vyňata ze zemědělského půdního fondu. Odpůrce nesouhlasil ani s argumentací navrhovatelů, že v územním plánování nebyla trasa přeložky projednána variantně. V této souvislosti zdůraznil, že stavební zákon vůbec nevyžaduje, aby se posouzení dělalo variantně. Stavební zákon zná návrh, k jehož podobě se odpůrce dopracoval v průběhu předchozích let na základě dřívějšího prověřování různých tras. Tyto tedy možná nebyly projednávány v rámci územního plánování, to však stavební zákon nestanoví. Odpůrce poukázal také na souhlasné stanovisko MŽP jako dotčeného orgánu životního prostředí a na konsensus dotčených obcí, které s navrhovanou trasou vyslovily svůj souhlas, a připomněl odlišné postavení účastníků v procesu územního plánování, tj. těch, které mají možnost v procesu uplatňovat námítky, a těch, které uplatňují připomínky. K intenzitě dopravy odpůrce připomněl její nárůst oproti roku 2010 na základě výsledků sčítání z roku 2015, o čemž dle svých slov věděl už dávno, ale oficiální výsledek byl zveřejněn až v březnu letošního roku. I město Třebíč přitom dlouhodobě připravuje obchvat města, takže není pravdou, že doprava bude směřovat do centra Třebíče. Odpůrce tedy trval na zákonnosti vydaného OOP a navrhoval zamítnutí podaného návrhu pro svou nedůvodnost.

V písemném vyjádření v reakci na repliku navrhovatelů se odpůrce věnoval také namítanému rozporu s cíli a úkoly územního plánování, ochranou ZPF a vlastnického práva, jakož i namítanému rozporu s principem proporcionality a procesním vadám v podobě nepřezkoumatelnosti, chybného posouzení vlivů na životní prostředí a nehodnocení koridorů ve variantách. Neztotožnil se ani s názorem navrhovatelů, že vyjádření osob zúčastněných na řízení 1) a 3) jsou velmi obecná, a ve vztahu k vyjádření osoby zúčastněné na řízení 2), že plán investic Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočina nebyl projednán s veřejností a s dotčenými orgány, sdělil, že stavební zákon žádné takové projednání neukládá. Odpůrce se tak domníval, že napadené OOP (resp. jeho dílčí napadená část) bylo vydáno v souladu se zákonem a že odpůrce jeho vydáním nepřekročil meze své působnosti a pravomoci. Zopakoval proto svůj návrh, aby krajský soud rozsudek podaný návrh jako nedůvodný zamítl.

V průběhu ústního jednání se ve věci vyjádřil také zástupce osoby zúčastněné na řízení 2), který poukázal na četnost a intenzitu dopravy mezi dvěma největšími městy v kraji – Jihlavou a Třebíčí, včetně jejího nárůstu od roku 2010. Tato doprava probíhá tahem Okříšek a Krahulovem, které jsou provozem extrémně zatíženy. Předpoklad do budoucna je přitom takový, že silnice bude zachována, ale toliko pro dojíždění zaměstnanců svými osobními auty, přičemž nákladní doprava bude svedena a směřována po koridoru, aby se vyhnula Okříškám a Krahulovu. Dopravním značením pak bude omezeno, aby kamiony nemohly jezdit po obcích. Je tedy nutné, aby zaznělo, že se uleví všem obyvatelům Okříšek a Krahulova, kterým kamiony jezdí pod okny, neboť aktuálně rozhodující část kamionů skutečně jezdí po silnici III/40510.

Krajský soud při jednání provedl dokazování listinami, které nebyly součástí spisového materiálu a které pokládal za potřebné provést z hlediska doplnění skutkového stavu věci. K důkazu tak byly soudem při ústním jednání provedeny následující listiny:

- společná prohlášení zástupců společností (podniků) z průmyslových zón a zástupců obcí a měst ze dne 27. 3. 2014, ze dne 28. 8. 2015, ze dne 31. 8. 2015 a ze dne 6. 4. 2016, včetně vyjádření obce Petrovice ze dne 23. 3. 2016, č. j. 91/2016 (na č. l. 79 - 84 soudního spisu) a 4 ks černobílých fotografií (na č. l. 87 - 90 soudního spisu); to vše připojeno k doplňujícímu vyjádření osoby zúčastněné na řízení 1), tj. městysu Okříšky, ze dne 4. 4. 2017, č. j. 0435/2017/RZ, s jehož obsahem krajský soud ostatní zúčastněné seznámil při ústním jednání a krátkou cestou jim toto vyjádření v potřebném počtu stejnopisů předal na vědomí;
- výtah z územně analytických podkladů města Třebíče (část Rozbor udržitelného rozvoje území), pořizený soudem z veřejně dostupných webových stránek města Třebíče (viz přílohová obálka na č. l. 92 soudního spisu);
- průvodní zpráva, *Technická studie II/405 Okříšky – křížení s I/23, včetně části akce III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (Transconsult s.r.o., Hradec Králové, 03/2016)*, vytištěná soudem z CD nosiče předloženého odpůrcem (viz přílohová obálka na č. l. 91 a č. l. 63 - CD nosič soudního spisu);
- stanovisko - Návrh výběru nejvhodnější varianty územního plánu Okříšky, č. j. ORUP 43137/14-spis2399/2012/FS – konkrétně část na str. 7, pasáž označená zástupci navrhovatelů (viz přílohová obálka na č. l. 98 soudního spisu).

Na provedení dalších důkazů, navržených v písemných podáních, zástupce navrhovatelů netrval, s výjimkou územních plánů jednotlivých dotčených obcí. Tomuto návrhu krajský soud nevyhověl (k odůvodnění neprovedení tohoto důkazu – viz dále). Nepřistoupil ani k provedení důkazů navržených odpůrcem v doplňujícím vyjádření na str. 2, konkrétně výsledky sčítání dopravy ŘSD za rok 2015, vlastními ZÚR, jejich aktualizací č. 1, právním stavem ZÚR po provedených aktualizacích č. 1, 2 a 3 a zprávou o uplatňování ZÚR za období 10/2012 - 03/2016, neboť tyto důkazy nebyly pro posouzení důvodnosti nezbytné. Odpůrcem navržený dopis obce Petrovice ze dne 23. 3. 2016 byl soudem proveden k důkazu jako příloha doplňujícího vyjádření městysu Okříšky jako osoby zúčastněné na řízení 1) – viz první odrážka v odstavci výše.

V rámci svého doplňujícího písemného vyjádření, zejména s ohledem na provedení důkazu průvodní zprávou *Technické studie II/405 Okříšky – křížení s I/23, včetně části akce*

*III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (Transconsult s.r.o., Hradec Králové, 03/2016),* navrhovatelé doplnili, že ani tato nepředstavuje a neobsahuje žádné porovnání variant, a omezuje se toliko na popis nově preferované varianty, včetně konstatování, že s ní vyslovily souhlas dotčené obce. Ani tento podklad ovšem nemůže vést k vyvrácení argumentace navrhovatelů, že v procesu územního plánování k předložení, projednání a vyhodnocení variant nedošlo. Stejně tak společná prohlášení obcí a firem nejsou z hlediska dostatečného odůvodnění napadeného OOP relevantní.

## VII. Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud se nejprve zabýval posouzením, zda jsou v projednávané věci splněny podmínky řízení. Těmi jsou v řízení vedeném dle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého s. ř. s. existence předmětu řízení (tj. opatření obecné povahy), aktivní legitimace navrhovatelů a formulace závěrečného návrhu, to vše v souladu s podmínkami vyplývajícími z ustanovení § 101a s. ř. s. (shodně srovnej např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 - 43, dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)).

Pokud se týká posouzení, zda navrhovateli napadená aktualizace Zásad územního rozvoje (zde konkrétně Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina) je opatřením obecné povahy, lze odkázat na ustanovení § 36 odst. 4 stavebního zákona, dle kterého se zásady územního rozvoje vydávají formou opatření obecné povahy podle správního řádu. Tuto skutečnost ostatně žádný z účastníků řízení nezpochybňuje. Splněna je také podmínka náležité a srozumitelné formulace závěrečného návrhu (petitu), neboť navrhovatelé se svým návrhem domáhají zrušení části opatření obecné povahy, konkrétně v textové i grafické části vymezeného koridoru DK27 pro umístění obchvatu II/405 Okříšky v části jeho propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves.

Další podmínkou řízení, kterou byl krajský soud povinen zkoumat, je aktivní procesní legitimace navrhovatelů k podání návrhu na zrušení části opatření obecné povahy. Podle § 101a s. ř. s. je oprávněn podat návrh ten, kdo tvrdí, že byl vydaným opatřením obecné povahy zkrácen na svých právech. V této souvislosti lze poukázat na závěry rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu, který k této otázce v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120, publikovaném pod č. 1910/2009 Sb. NSS, uvedl: „*Navrhovatel tedy musí v první řadě tvrdit, že existují určitá jemu náležející subjektivní práva, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. (...) Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude tedy dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení.*“ Dle závěrů rozšířeného senátu tak mohou být opatřením obecné povahy dotčeny především takové osoby, které mají přímý a nezprostředkovaný vztah k určité části území, které je opatřením obecné povahy regulováno, tedy obvykle vlastník (či spoluvlastník) pozemku nebo jiné nemovitě věci nacházející se v regulovaném území (...). V posuzované věci je přitom mezi účastníky řízení nesporné, že navrhovatelé jsou z titulu vlastnictví konkrétních pozemků v katastrálním území Petrovice u Třebíče a Nová Ves u Třebíče přímo dotčeni na svých právech vydaným



opatřením obecné povahy, a tedy také k podání návrhu aktivně legitimováni. Své dotčení navrhovatelé spatřují zejména v zásahu do práva vlastnického a do práva na pokojné užívání majetku s ohledem na skutečnost, že aktualizace Zásad územního rozvoje vymezuje na pozemcích v jejich vlastnictví napadenou část koridoru dopravní infrastruktury označenou jako DK27.

Z pohledu důvodnosti podaného návrhu představuje dle krajského soudu klíčovou skutečnost navrhovatelé vznesená žalobní námitka, že napadená část OOP vůbec neprověřuje, neporovnává a nehodnotí koridor DK27 (resp. tu jeho část v podobě napojení na silnici III/35114) ve variantách nebo alternativách, v důsledku čehož nelze v současnosti vůbec vyhodnotit jednak samu věcnou potřebnost vymezení napadené části koridoru DK27 v podobě propojení na silnici III/35114; jednak nedošlo ani k řádnému posouzení vlivů na životní prostředí (SEA).

V této souvislosti navrhovatelé v podaném návrhu předně poukázali na skutečnost, že odůvodnění napadeného OOP uvádí jako důvod pro vymezení napadené části koridoru potřebu kapacitního napojení Průmyslové zóny Okříšky – Příbyslavice – Nová Ves na nadřazenou komunikační síť kraje Vysočina, kdy tato potřeba by údajně měla vyplývat z plánovaného rozvoje podniků umístěných v této průmyslové zóně, který nebude možný bez vytvoření adekvátního dopravního napojení pro osobní a především nákladní dopravu. Odůvodnění dále uvádí, že tato potřeba nového napojení vyvstala v okamžiku postupného obsazování průmyslové zóny významnými výrobními podniky, které vyvolalo značný nárůst intenzit těžké nákladní dopravy na průjezdních úsecích silnic III. třídy Novou Vsí, Příbyslavicemi a Okříškami.

Krajský soud se předně zcela ztotožňuje s argumentací navrhovatelů, že tvrzenou potřebu nového dopravního napojení průmyslových zón, a tedy samotnou věcnou potřebnost napadené části koridoru DK27, nelze v danou chvíli vůbec věcně posoudit, a vyhodnotit tak existenci veřejného zájmu na vybudování daného dopravního napojení a nezbytnost samotného trasování dané přeložky v ZÚR. V důsledku toho pak zároveň ani nelze soudně přezkoumat, zda a jakým způsobem bude v tomto případě konkrétně ohrožen rozvoj průmyslových zón v dotčených obcích a zda bez adekvátního napojení nebude tento rozvoj možný, když z odůvodnění napadeného OOP vůbec nijak nevyplývá, v čem konkrétně by měl rozvoj průmyslových zón v dané oblasti spočívat, z jakých důvodů není dopravní obsluha průmyslových zón v současnosti (ani v důsledku jejich dalšího rozvoje) dostatečně zajištěna po stávajících komunikacích, a proč je pro tento rozvoj nezbytně nutné právě propojení obchvatu Okříšek na silnici III/35114.

V tomto ohledu lze souhlasit také s tvrzením navrhovatelů, že napadené OOP zavádějícím způsobem užívá pojmu „*Průmyslová zóna Okříšky – Příbyslavice – Nová Ves*“, což navozuje mylný dojem, že napadená část koridoru DK27 má sloužit k obsluze toliko jedné velké průmyslové zóny, ačkoli ve skutečnosti se v předmětném území nacházejí průmyslové zóny tři, a to na zcela odlišných místech a se zcela odlišnými trasami dopravní obslužnosti. S ohledem na polohu jednotlivých podniků, jejichž konkrétní umístění bylo v mapových podkladech všemi zúčastněnými potvrzeno mj. při ústním jednání soudu, je přitom zřejmé, že napadená část koridoru DK27 (v podobě propojení obchvatu Okříšek

na silnici III/35114) bude mít částečný dopravní význam toliko pro průmyslovou zónu umístěnou na území obcí Nová Ves a Příbyslavice. Pokud se týká průmyslové zóny v samotných Okříškách reprezentované společností FRAENKISCHE CZ, tato bude mít s ohledem na svou polohu a umístění přímé napojení na nenapadenou část koridoru DK27 (včetně možného využití železniční dopravy, jak na tuto skutečnost navrhovatel a/ poukázal při ústním jednání soudu), takže uvádět ji jako důvod pro budování napadené přeložky je skutečně možno hodnotit jako zavádějící. Shodný závěr se pak týká také společnosti Huhtamaki v Příbyslavicích, která má přístup do svého areálu z ulice Petrovická, v důsledku čehož bude dopravní obsluha vždy nucena (tj. bez ohledu na existenci předmětné přeložky) směřovat přes obydlené části této obce. Pokud se pak jedná o největší průmyslovou zónu v Nové Vsi – Podhájí (kde působí podniky MANN+HUMMEL a ALFA IN), jejíž existence, jak již bylo uvedeno, by měla nejvíce odůvodňovat umístění dané přeložky, zde naopak dle soudu chybí adekvátní podklad (např. v podobě podrobně zpracované dopravní studie), který by jednak přezkoumatelným způsobem a na základě aktuálních údajů i prognóz budoucího vývoje poskytl soudu (stejně jako navrhovatelům) náležitý přehled o intenzitě a struktuře dopravy probíhající v této lokalitě; a jednak by (i s ohledem na zmapování jednotlivých směrů vedené dopravy, jejího charakteru – osobní vs. nákladní a její intenzity) doložil skutečnou potřebu a nedostatečnost dopravního spojení, pokud jde o tvrzenou nezbytnou obslužnost těchto podniků.

V procesu projednání a schvalování předmětné změny ZÚR ovšem v tomto ohledu nebyly předloženy žádné relevantní podklady, které by potvrzovaly a prokazovaly nejen tvrzení odpůrce ohledně budoucího růstu rozvoje podniků v předmětné průmyslové zóně, ale ani nezbytnost zajištění dopravní potřeby z důvodu její aktuální nedostatečnosti. Z žádné části napadeného OOP tak není možno zjistit konkrétní informace, jak navrhovatelé poukázali v podaném návrhu, např. o tom:

- jaká je aktuální dopravní situace a dopravní toky a jejich směry v dotčeném území (včetně uvedení intenzity, zdrojů, cílů a směřování v členění na osobní a nákladní dopravu, včetně dopravy kamionové),
- jaké jsou budoucí prognózy očekávané dopravy po předpokládaném rozvoji průmyslových zón, v čem tento rozvoj spočívá a zda je tento rozvoj do budoucna skutečně reálný a možný,
- jaké jsou již dnes konkrétní problémy, které doprava z průmyslových zón aktuálně způsobuje,
- jaké jsou problémy, které bude tato doprava způsobovat v budoucnu,
- zda vůbec a jakým způsobem a směrem se budou průmyslové zóny rozvíjet do budoucna, včetně s tím souvisejících prognóz dopravního zatížení apod.

Pokud navrhovatelé v rámci svých vyjádření (i při ústním jednání soudu) poukazovali na skutečnost, že v rámci průmyslové zóny Nová Ves – Podhájí podnik MANN+HUMMEL (stejně jako další podniky z ostatních průmyslových zón) aktuálně nemají jakýkoli problém s logistikou, neboť mají své skladovací haly rozmístěny všude po katastrech, např. v Červené Hospodě, či přímo v Okříškách a Krahulově, a že v předmětné lokalitě další rozvoj v budoucnu již nebude s ohledem na vlastnické uspořádání vztahů možný, neboť jmenovaná společnost není vlastníkem dalších pozemků (až na - co do rozlohy - nepatrné výjimky), na kterých by se do budoucna mohla jakkoli výrazně rozvíjet, krajský soud není schopen

v tuto chvíli protichůdná tvrzení obou stran sporu jakkoli ověřit a vyhodnotit, a to právě z toho důvodu, že nemá k dispozici žádné relevantní a odborné podklady a prognózy budoucího vývoje, z nichž by mohl ve své rozhodovací činnosti vycházet a přezkoumat, zda odpůrcem zvolené řešení v podobě zahrnutí koridoru předmětné propojky jako nutné součásti koridoru obchvatu Okříšek je pro neúnosné dopravní zatížení městysu Okříšky skutečně nezbytné a potřebné a zda následně také projde testem proporcionality, tj. posouzením, zda zásah do vlastnických práv navrhovatelů skutečně byl činěn v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli. Z týchž důvodů, a to pro absenci relevantních podkladů, tedy nelze ověřit ani tvrzení odpůrce a osob zúčastněných na řízení, že k tzv. vymístění dopravy z Okříšek a Krahuľova je vedle vymezení koridoru samotného obchvatu Okříšek a jeho napojení na silnici I/23 skutečně nezbytný i navrhovateli napadený koridor propojky na silnici III/35114, když navrhovatelé naproti tomu tvrdí, že předmětná přeložka je nesmyslná, neboť intenzita dopravy v lokalitě není vysoká a k vyřešení situace (i s ohledem na směřování dopravy a nepodložený tvrzený rozvoj budoucí podniků v průmyslových zónách) by postačovala toliko úprava stávající silnice spojující Novou Ves s Třebíčí, kde dochází k napojení dopravy ve směru na Velké Meziříčí a následně k D1.

S výše uvedeným pak souvisí i navrhovateli vznesená námitka, s níž se krajský soud rovněž ztotožňuje, že ačkoli navrhovatelé v podaných připomínkách v tomto ohledu vznesli celou řadu konkrétních výtek směřujících právě k podstatě daného sporu, tj. především k otázce faktické potřeby napadené části koridoru DK27 (včetně neposouzení možných variant řešení), ani odpůrce se nebyl schopen s připomínkami navrhovatelů vypořádat jinak než v obecné rovině, a to právě pro absenci relevantních podkladů a hodnocení variant (viz dále), které by poskytly konkrétní odpovědi na navrhovateli vznesené otázky.

Z hlediska nároků na náležitě a přezkoumatelné odůvodnění OOP pak ve vztahu k nezbytnosti vymezení koridoru propojení na silnici III/35114 (jako součásti koridoru obchvatu Okříšek) nemohou postačovat ani obecné cíle, priority a důvody vyplývající z obsahu *Dopravní politiky ČR pro období let 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy, 04/2013)*. Patří-li k jednomu z hlavních zásad rozvoje silniční infrastruktury Dopravní politiky (dle specifického cíle 4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury) mj. také

- zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu,

- řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací dálničního typu),

je nutno konstatovat, že takto obecně vymezené cíle bez existence relevantní studie a prognózy budoucího vývoje, které by přezkoumatelným způsobem dokládaly potřebnost konkrétního záměru v území s ohledem na reálné a důkazně podložené problémy, nelze pokládat za náležitě odůvodnění pro vymezení koridoru sporné propojky.

Otázkou pak zůstává a odhlížet nelze v této souvislosti ani od argumentace navrhovatelů, zda skutečným důvodem pro sloučení dvou zcela odlišných dopravních záměrů (tj. na straně jedné obchvatu městysu Okříšky - komunikace II/405 jako nenapadené části OOP; a na straně druhé dopravního napojení průmyslové zóny v Nové Vsi a Přibyslavicích –

komunikace III. třídy, napadeného tímto návrhem) není získání dotace z prostředků EU na výstavbu nenapadené části obchvatu II/405, který bez napadeného napojení vůbec nedosahuje dostatečné intenzity dopravy, která je pro získání dotace potřebná.

Rovněž obecné údaje plynoucí z územně analytických podkladů, na které ve svém vyjádření poukazyval odpůrce (konkrétně jejich část „*Rozbor udržitelného rozvoje území správního obvodu obce s rozšířenou působností Třebíč*“, provedená soudem k důkazu při ústním jednání), které v rámci problémů k řešení (řazených po obcích – dle zástupců obcí) uvádějí hluk z dopravy v důsledku zvýšeného provozu kamionů, včetně námětů k řešení v podobě navržení obchvatové komunikace k odvedení dopravy mimo obec, krajský soud uvádí, že ani tyto nelze bez dalšího pokládat za dostačující odůvodnění přijaté aktualizace ZÚR co do napadeného koridoru propojení obchvatu Okříšek na silnici III/35114. Odhlédne-li krajský soud od obecnosti takto formulovaných problémů a námětů k jejich řešení, je nutno konstatovat, že samo odůvodnění OOP se o tento podklad neopírá, a co do svého obsahu takto formulované problémy a návrhy k řešení nepochybně souvisejí spíše s nutností vymezení vlastního obchvatu Okříšek než se záměrem propojení tohoto obchvatu na silnici III/35114 (byť odpůrce oba tyto záměry sloučil do jediného koridoru DK27).

Stejně tak nelze za dostačující odůvodnění pokládat ani absolutní číselné údaje o dopravě (bez bližšího vysvětlení a odůvodnění) vyplývající ze sčítání Ředitelství silnic a dálnic, které dle odpůrce dokládají neúnosnou míru zatížení tranzitní dopravou v obydleném území městysu Okříšky a obce Krahulov. Jak navrhovatelé přiléhavě poukázali v podané replice, sama skutečnost, že jsou v daném případě dotčeny silnice III. třídy, ještě sama o sobě neznamená a nic nevyovídá o tom, nakolik je realizace této části napadeného koridoru (tj. propojení na silnici III/35114, nikoli samotného obchvatu Okříšek, který nebyl návrhem napaden) potřebná či dokonce nezbytná. V této souvislosti pak nelze přehlédnout, že ačkoli proces schvalování a projednání napadené části OOP, tj. aktualizace ZÚR, probíhal v průběhu roku 2016, opírá se potřebnost napadené části o zcela neaktuální výsledky sčítání intenzity dopravy Ředitelství silnic a dálnic z roku 2010. Tento nedostatek odůvodnění pak nemohou zhojit ani soudu dodatečně doložené výsledky sčítání za rok 2015 (viz obsah vyjádření odpůrce) a za rok 2016 (viz doplňující vyjádření městysu Okříšky jako osoby zúčastněné na řízení), nadto opětovně předestřené toliko v absolutních číslech bez jakéhokoli bližšího popisu, vysvětlení a interpretace těchto údajů ve vazbě na nyní posuzovanou věc. Tyto výsledky nebyly podkladem pro vydání napadeného OOP, nikdo se k nim v procesu územního plánování nemohl vyjádřit, a tedy z nich nebylo možno vycházet ani v tomto řízení (a krajský soud proto nepřistoupil k jejich důkazu). Z tohoto důvodu je tedy zároveň nerozhodné, zda a do jaké míry byly tyto výsledky ovlivněny případnými uzavírkami a objízdnými trasami.

Odůvodněnost věcné nezbytnosti napadené části OOP pak nemohou dokládat a prokazovat ani tiskové zprávy či novinové články z médií, proto krajský soud nepřistoupil k provádění takto navrhovaných důkazů, na kterých ostatně navrhovatelé ani netrvali. S ohledem na shledanou nemožnost přezkoumat důvodnost navrhovateli vznesených námitek co do věcné nezbytnosti a potřebnosti napadené části opatření obecné povahy pak krajský soud z důvodu nadbytečnosti neprováděl ani dokazování územními plány jednotlivých obcí, na kterých naopak navrhovatelé při ústním jednání soudu trvali.

S výše uvedeným pak dále souvisí i požadavek, aby příslušné správní orgány v procesu územního plánování velmi pečlivě zvažovaly všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, kdy zvolená varianta musí být dostatečným, přesvědčivým a přezkoumatelným způsobem odůvodněna tak, aby následně byl možný její soudní přezkum, a to nejen z hlediska zákonnosti zvoleného řešení, ale zejména z hlediska dodržení principu proporcionality a ochrany práv jednotlivců před nepřiměřenými zásahy.

S odpůrcem je možno souhlasit do té míry, že stavební zákon *a priori* nestanoví v případě zásad územního rozvoje povinnost předložit k posouzení vlivů na životní prostředí (jakožto součásti vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) variantní řešení. Přesto však krajský soud v této souvislosti upozorňuje na znění § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona, které upravuje, že *součástí odůvodnění zásad územního rozvoje je kromě náležitostí vyplývajících se správního řádu zejména komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty*. Stejně tak z ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), vyplývá, že ministerstvo nebo orgán kraje při pořizování politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu *stanoví podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně návrhu zpracování možných variant řešení. Tyto požadavky zpracovatel vyhodnocení vlivů na životní prostředí ve vyhodnocení zohlední nebo uvede důvody, pro které tak neučinil* (pozn.: zvýraznění podtržením doplněno krajským soudem).

Podle bodů 5., 6. a 8. Přílohy č. 9 tohoto zákona, nazvané jako *Náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví*, pak náleží do obsahu vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí

5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení.

6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.

8. *Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how).*

Povinnost zpracovat varianty návrhu zásad územního rozvoje (event. návrh řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí pak může být stanoven dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. Jak Nejvyšší správní soud vyslovil již v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, publikovaném pod č. 2698/2012 Sb. NSS, dostupném na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz), z právního rámce sice „*neplýne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčených orgánem*

*na úseku posuzování vlivů na životní prostředí*“ {srovnej bod [131] odůvodnění tohoto rozhodnutí; pozn.: zvýraznění podtržením doplněno krajským soudem}.

Stejně tak v rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 - 34, dostupném na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz), Nejvyšší správní soud uvedl, že „*k tomu, aby bylo následně možné posoudit, zda se příslušné rozhodnutí nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna*“.

Rovněž v rozsudku ze dne 31. 3. 2013, č. j. 4 Aos 1/2012 - 105, publikovaném pod č. 2848/2013 Sb. NSS, Nejvyšší správní soud vyjádřil, že „*ze zákona neplyne obecná povinnost plánovat jednotlivé záměry obsažené v zásadách územního rozvoje ve variantách, tedy předložit k posouzení vlivů na životní prostředí vždy i variantní návrh obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů. Taková povinnost může být stanovena jednak některým z dotčených orgánů na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, jednak může vyplynout z obsahu námitek uplatněných v rámci pořizování zásad územního rozvoje*“.

Lze tedy shrnout, že pokud dotčený orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí uplatní požadavek na posouzení změny zásad územního rozvoje na životní prostředí v různých variantách, musí pak zadání takové změny obsahovat požadavek na zpracování vícero variant návrhu (resp. návrh řešící variantně v něm obsažené plochy a koridory) a k posouzení a vzájemnému porovnání a hodnocení těchto variant musí dojít v procesu územního plánování.

V daném případě však odpůrce shora uvedeným způsobem nepostupoval. Krajský soud z obsahu předloženého spisového materiálu ověřil, že jeho součástí je stanovisko MŽP ze dne 11. 6. 2015, č. j. 33482/ENV/15, které postupem podle § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanovilo podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR na životní prostředí, kdy konkrétně pod bodem I. 2. určilo, že při novém vymezení koridorů požaduje *v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. V případě variantního řešení záměru vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v aktualizovaných ZÚR KV z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody. U varianty podmíněně přípustné navrhne posuzovatel případná opatření, která by vyloučila, snížila, zmírnila nebo kompenzovala negativní vliv do těchto cenných částí přírody. Dále porovná varianty a stanoví jejich pořadí z hlediska vlivů na chráněná území a v závěru konstatuje nejpříjemnější variantu. V případě, že dle názoru posuzovatele je možné najít vhodnější řešení, která nejsou v aktualizovaných ZÚR KV zahrnuta, je možné je ve vyhodnocení uvést a doporučit zařazení varianty návrhu do aktualizace. Pod bodem 3. dále uvedené stanovisko požadovalo zhodnotit všechny relevantní varianty dopravních koridorů, přičemž při umístování koridorů dopravních staveb je třeba zohlednit stávající úroveň znečištění dané lokality vzhledem k dodržování imisních limitů stanovených v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. V rámci bodu 4. byl stanoven požadavek*

na vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) nově navržených koridorů, včetně uvedení překryvu návrhových ploch s plochami I. a II. třídy ochrany ZPF a s plochami ostatních tříd ochrany. Pod bodem 7. byl pak vznesen požadavek u nově navržených koridorů vyhodnotit vlivy na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, kdy v rámci hodnocení je nutné zohlednit zejména, o jaký konkrétní druh se jedná s ohledem na jeho bionomii a stanovištní požadavky.

Ve shodě se závěry výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 4 Aos 1/2012 pak variantní posouzení (s odkazem na stanovisko MŽP ze dne 11. 6. 2015) požadovali také sami navrhovatelé, a to v připomínkách ze dne 20. 6. 2016; navrhovatel a) pak sám namítal chybějící zpracování variantního řešení také v rámci připomínky ze dne 4. 3. 2016.

Shora uvedeným požadavkům však odpůrce v rámci procesu pořizování a projednávání opatření obecné povahy nedostal, neboť z obsahu vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je patrné, že „žádný z koridorů není navržen variantně, variantní hodnocení tedy není v SEA prováděno“. Tento postup byl odůvodněn skutečností, že k prověření jiných variant došlo mimo proces aktualizace ZÚR, kdy výsledný výběr varianty pořizovatel vybral na základě odborných studií více variant, jak je popsáno v odůvodnění OOP.

V odůvodnění OOP je pak v této souvislosti k potřebě řešení silničního připojení Průmyslové zóny Okříšky – Přibyslavice – Nová ves (tj. propojení koridoru navrhovaného obchvatu II/405 Okříšky na silnici III/35114) uveden odkaz na *Vyhledávací studii a podrobnou technickou studii Přibyslavice – Okříšky (Dopravoprojekt Ostrava, 08/2006)*, v rámci které byla trasa propojení na silnici III/35114 navržena v celkem 5 variantách (varianty A až E – viz str. 126 a 127). Dle odůvodnění pak byla vybraná varianta E dále zpřesněna v souvislosti s prověřováním variant přeložky II/405 (tj. obchvatu Okříšek), a to v rámci *Studie Silnice II/405 Okříšky, napojení průmyslové zóny Přibyslavice – Třebíč (PROFi Jihlava 10/2014)*. Na podkladě této studie pak byla v souvislosti s projekční přípravou přeložky silnice II/405 (tj. nenapadené části OOP – samotného obchvatu Okříšky) zpracována také *Dokumentace pro územní rozhodnutí III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (Transconsult s.r.o., 08/2015)*. V rámci návrhu aktualizace ZÚR pro společné jednání byl pak koridor pro umístění nové stavby propojení obchvatu Okříšek II/405 na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves vymezen právě dle *Dokumentace pro územní rozhodnutí III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (Transconsult s.r.o., 08/2015)*, která byla v době zpracování návrhu aktualizace ZÚR pro společné jednání nejaktuálnější dokumentací podrobně prověřující vedení předmětné silnice (viz str. 128 odůvodnění OOP). Ve vazbě na podaný návrh navrhovatelů a jejich argumentaci stran takto navržené trasy krajský soud pouze pro úplnost a přehlednost doplňuje, že se jedná o tzv. západní variantu trasy, ve smyslu jejího západního trasování od obce Petrovice.

Odůvodnění OOP ovšem na str. 128 dále pokračuje, že v rámci společného jednání bylo k této trase zaujato odmítavé stanovisko, a to převážně ze strany obyvatel obce Petrovice a městyse Okříšky s odůvodněním vedení trasy koridoru mezi obytnými územími městyse Okříšky a obce Petrovice, v blízkosti stabilizované obytné zástavby, tj. v trase, která by

zastavěná území obou těchto obcí od sebe oddělila a narušila volnou krajinu mezi těmito obcemi, využívanou občany ke každodenní rekreaci. Na základě jednání s městysem Okříšky a obcemi Petrovice, Nová Ves a Přibyslavice proto byla zpracována *Technická studie II/405 Okříšky – křížení s I/23, včetně části akce III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka (Transconsult s.r.o., Hradec Králové, 03/2016)*, která na základě požadavků dotčených obcí navrhla a posoudila trasu silnice napojující obchvat Okříšek II/405 na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves východně od obce Petrovice. Odůvodnění přitom v souvislosti s takto zvolenou trasou uzavírá, že i přes dvojí křížení nadregionálního biokoridoru NRBK 181 K124 – Mohelno je v porovnání s variantou trasy silnice propojující navrhovaný obchvat Okříšek II/405 na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves, prověřovanou v rámci návrhu aktualizace ZÚR (kde bylo křížení biokoridorů technicky řešeno mostními objekty), výsledná varianta zvolená pro další zpřesňování v projektové dokumentaci nejméně konfliktní z hlediska vlivů na obyvatelstvo a sídelní strukturu ze všech v minulosti prověřovaných variant a akceptovaná samosprávami i občany všech dotčených obcí.

S ohledem na vše výše uvedené přitom krajský soud v obecné rovině nikterak nezpochybnuje, že v minulosti mohlo docházet k prověřování daného území konkrétními studii a byla věnována pozornost vymezení konkrétní trasy. Přesto však, pokud bylo ve stanovisku MŽP ze dne 11. 6. 2015, v případě dopravních koridorů (o který se zde nepochybně jedná) jednoznačně a výslovně stanoven požadavek zhodnotit všechny relevantní varianty, včetně jejich vyhodnocení z hlediska přípustnosti co do zájmů ochrany přírody (s rozlišením přípustné, podmíněně přípustné a nepřípustné), u varianty podmíněně přípustné určit případná opatření k vyloučení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů do cenných částí přírody, vzájemně jednotlivé varianty porovnat, stanovit jejich pořadí a konstatovat nejpříjemnější variantu, bylo nutné požadavkům tohoto stanoviska dostát, a to v rámci procesu územního plánování. Popř. bylo nutno náležitě a přezkoumatelným způsobem odůvodnit, proč tomuto požadavku stanoviska nebylo možno uvnitř procesu územního plánování dostát a z jakých důvodů byla zvolená varianta v daném území variantou jedinou možnou a proveditelnou a tuto podrobit srovnání a vzájemnému hodnocení minimálně s variantou „nulovou“ s odkazem na ustanovení § 10i odst. 1, ve spojení s § 10b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

K tomu ovšem v posuzované věci nedošlo a variantní posouzení v rozporu s výše citovaným stanoviskem MŽP neproběhlo, přestože se v průběhu procesu ukázalo, že další varianty (do té doby patrně nikým neřešené, neboť o nich není nikde zmínka) možné jsou, když v průběhu samotného procesu přijímání OOP došlo ke změně trasování sporné přeložky z tzv. západní varianty (západně od obce Petrovice) na tzv. variantu východní (východně od obce Petrovice), což dokládá odůvodnění napadeného OOP, ale také dodatečně vypracovaná *Technická zpráva II/405 Okříšky – kříž. s I/23 (včetně části akce III/40510 Okříšky – Přibyslavice, přeložka), Transconsult 03/2016*, jejíž část nazvanou jako *Průvodní zpráva* krajský soud provedl k důkazu při ústním jednání. Odpůrce k této zprávě při ústním jednání doplnil, že tato nemá povahu územní studie dle § 30 stavebního zákona, jakožto územně plánovacího podkladu; nebylo postupováno podle § 30 odst. 4 stavebního zákona, přičemž byla účastníkům v procesu územního plánování k dispozici. Navrhovatelé s tímto nesouhlasili a dále měli za to, že ani tento dokument nemůže vyvrátit jejich argumentaci,



že v procesu územního plánování nedošlo k předložení, projednání a vyhodnocení jednotlivých variant řešení daného koridoru. S těmito závěry se krajský soud (bez ohledu na skutečnost, zda se s danou studií měli možnost v procesu územního plánování seznámit či nikoli a zda jim byla k dispozici) ztotožňuje.

Rovněž městys Okříšky jako osoba zúčastněná na řízení 1) ve svém doplňujícím vyjádření poukázal na další možnost trasování propojení obchvatu s průmyslovou zónou, spočívající konkrétně ve variantě severozápadního obchvatu Okříšek spojujícího průmyslovou zónu s obchvatem II/405 (viz č. l. 85 a 86 soudního spisu), s uvedením informace, že tuto variantu podporuje také zastupitelstvo obce Petrovice, avšak v procesu pořizování předmětné změny OOP se jí rovněž vůbec nikdo nevěnoval. Neproběhlo její posouzení či hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí ani konkrétní zdůvodnění, proč by tato varianta měla být *a priori* nepřijatelná a z jakých konkrétních důvodů, byť se z pohledu řešení možných problémů s dopravou uvnitř městysu Okříšky (které z výše uvedených důvodů dosud nebyly uspokojivě doloženy), a z pohledu propojení průmyslové zóny s obchvatem Okříšek II/405 tato varianta jeví jako nejméně zatěžující okolní obce. Městys Okříšky v tomto ohledu ve svém doplňujícím vyjádření výslovně uvedl, že nemůže komentovat, proč tato varianta nebyla posuzována, přičemž se následně podrobně věnoval rozboru potenciálních problémů, které u této varianty spatřuje. Tento rozbor však nemůže mít pro posouzení dané věci žádnou relevanci, neboť nemůže suplovat a ani dohnat nedostatky, k nimž v procesu územního plánování v tomto případě došlo.

Z odůvodnění napadeného OOP se taktéž ničeho nedozvídáme k vlastnímu hodnocení a posouzení tzv. „nulové“ varianty, případně k hodnocení tzv. vylepšené nulové varianty, jak na ni poukázal zástupce navrhovatelů při ústním jednání, která by mohla spočívat v obchvatu Nové Vsi a investování prostředků do vylepšení silnice III. třídy směrem od průmyslové zóny do Třebíče. Z ustanovení § 10b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (které se podle § 10i téhož zákona obdobně užije také pro posouzení zásad územního rozvoje) přitom vyplývá obligatorní povinnost posoudit kromě předložené trasy minimálně právě tzv. „nulovou variantu“.

Pokud v této souvislosti zástupce odpůrce při ústním jednání soudu doplnil, že tzv. „nulová“ varianta byla v procesu zvažována, avšak byla s ohledem na neúnosné zatížení Okříšek hodnocena jako nevyhovující s tím, že tento závěr se opírá o výsledky sčítání dopravy z roku 2010, krajský soud na tomto místě opětovně odkazuje na svou argumentaci uvedenou výše k otázce posouzení samotné nezbytnosti a věcné potřeby vymezení koridoru sporné propojky. Krajský soud již výše v tomto rozsudku uvedl, že opírají-li se závěry odpůrce ohledně neúnosné míry dopravního zatížení městysu Okříšky a jeho obyvatel toliko o neaktuální údaje ze sčítání dopravy z roku 2010, nadto v absolutních číslech bez jejich bližšího výkladu a vysvětlení, nelze tyto závěry bez existence relevantní dopravní studie mapující aktuální i budoucí dopravní zatížení nejen v Okříškách, ale také na ostatních dotčených silničních komunikacích, včetně určení toků, směrů dopravy v dané lokalitě, jakož i její struktury a intenzity, včetně vysvětlení a popisu konkrétních souvislostí a negativních důsledků (hlukové a imisní zátěže, ad.) v odůvodnění napadeného OOP, vůbec podrobit věcnému přezkumu. S tím pak souvisí i výše zmiňovaná nemožnost soudu v tuto chvíli

meritorně vyhodnotit navrhovateli namítanou věcnou nepotřebnost tohoto záměru a na ni dále navazující hodnocení proporcionality zásahu do vlastnických práv navrhovatelů.

Krajský soud pak na tomto místě vyslovuje své výhrady také k postupu odpůrce při samotném výběru prvé z variant trasování koridoru propojení obchvatu Okříšek na silnici III/35114 – tj. v případě tzv. západní trasy od obce Petrovice. Nejenže odůvodnění OOP v této souvislosti bez jakéhokoli bližšího vysvětlení a zdůvodnění výběru výsledné varianty odkazuje na deset let starou *Vyhledávací studii Dopravoprojektu Ostrava z 08/2006*, která vůbec nemusí odrážet aktuální situaci v území ani její budoucí vývoj; krajský soud se zároveň pozastavuje nad postupem správních orgánů, které ve zcela obráceném pořadí vycházejí při zpracování sporné změny ZÚR (do budoucna závazné pro územní plány jednotlivých obcí) při trasování koridoru z dokumentace zpracované pro účely územního řízení této stavby a posouzení EIA (v němž je povinností stavebního úřadu hodnotit právě soulad umístěvané stavby s územně plánovací dokumentací), přičemž se následně ukázalo, že v důsledku přetrasování koridoru ze západní na východní variantu od obce Petrovice v průběhu procesu pořizování OOP tato dokumentace zcela pozbyla na významu.

V této souvislosti není bez významu ani obsah stanoviska k návrhu výběru nejvhodnější varianty územního plánu městyse Okříšky č. j. ORÚP 43137/14 – SPIS 2399/2012/FS, vytištěného soudem z webových stránek po zadání následujícího odkazu: [http://www.okrisky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=10977&id\\_dokumenty=362677](http://www.okrisky.cz/assets/File.ashx?id_org=10977&id_dokumenty=362677), provedeného k důkazu při ústním jednání soudu, z jehož obsahu (viz str. 7) vyplývá, že „v rámci zpracování ÚP Okříšky byla prověřována také varianta vedení trasy zcela východně od zastavěného území Nových Petrovic (pozn.: tj. západně od obce Petrovice). Konfigurace terénu v navrhované trase (nutnost překlenutí hlubokého údolí místní vodoteče přemostěním v délce až 400 m a prudké terénní svahy v nivě řeky Jihlavy) však za podmínky ekonomického vynakládání prostředků z veřejných zdrojů, s přihlédnutím k významu trasy a úrovni dosaženého výsledku, toto řešení vylučují“. Přesto až do společného jednání, kdy se proti takto zvolenému trasování obrátili především občané (převážně z obce Petrovice a městyse Okříšky, kdy bylo uplatněno velké množství připomínek, z nichž jedna byla dokonce společným podáním 47 osob), bylo s touto trasou od počátku odpůrcem pracováno jako s trasou výslednou.

K případné otázce, která v této souvislosti vyvstává, a to zda variantnost řešení daného koridoru přece jen nebyla ve výsledku zachována, když k hodnocení vlivů na životní prostředí došlo jak v případě tzv. západní trasy (projednané ve společném jednání), tak východní trasy propojky od obce Petrovice (projednané při veřejném projednání), krajský soud konstatuje následující. Předně vzájemné porovnání obou těchto variant (a to pouze co do rozsahu záboru zemědělské půdy na dotčeném území) odpůrce provedl až *ex post* ve svém vyjádření k podanému soudnímu návrhu (viz str. 7 tohoto vyjádření na č. 1. 32 soudního spisu). Byť by se přitom mohlo jevit, že tímto postupem odpůrce dostal požadavku stanovenému ve stanovisku MŽP ze dne 11. 6. 2015, nelze s tímto souhlasit. V procesu pořizování předmětné změny OOP nebylo v rozporu s uvedeným stanoviskem přezkoumatelným způsobem provedeno variantní posouzení trasování žalobou (návrhem) napadeného koridoru propojky na silnici III/35114 tak, aby se k těmto variantám mohly vyjádřit především dotčené orgány a rovněž osoby, do jejichž vlastnického práva mohlo být tímto způsobem zasaženo;

a aby následně toto posouzení a vyhodnocení mohl také věcně přezkoumat krajský soud. Ten přitom v tomto ohledu není oprávněn v soudním řízení za odpůrce cokoli doplňovat, ani „dohánět“ nedostatky v jeho postupu v předcházejícím procesu, neboť se jedná o otázky natolik odborné, k jejichž řešení ostatně ani krajský soud není odborně nadán. Krajskému soudu nepřísluší určovat, jakým konkrétním způsobem má být určité území využito, ale „toliko“ sledovat a „hlídat“, zda s ohledem na zajištění harmonického rozvoje konkrétní dotčené lokality byla zvolená varianta dostatečným a přesvědčivým způsobem odůvodněna a zda zvolené řešení naplňuje cíl územního plánování, kterým je vytvoření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který současně uspokojuje potřeby soudobé generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Na těchto požadavcích je pak nutno trvat o to více v situaci, kdy zvolené řešení podstatným způsobem zasahuje do stávajícího využití území, jako tomu bylo v nyní projednávané věci. Přestože se tedy krajský soud ve snaze učinit si ve vztahu k trasování koridoru komplexní obraz o stavu věci, který by bylo možné podrobit meritornímu přezkumu, na odpůrci vyžádal celou řadu dalších podkladů, které odpůrce neučinil součástí spisové dokumentace (viz odkaz na jejich výčet na č. l. 61 a 62 soudního spisu, na který krajský soud pro stručnost odkazuje), dospěl následně na základě podrobnějšího rozboru celé věci a její podstaty k závěru, že by tím nepřipustně doplňoval a nahrazoval činnost správních orgánů, k čemuž není ve své soudní přezkumné činnosti povolán, odborně nadán a ani oprávněn. Řada takto odpůrcem předložených podkladů a studií se navíc vůbec nevztahovala k napadené části koridoru (propojce se silnicí III/35114), ale k trase vlastního obchvatu II/405 Okříšky, který nebyl navrhovatelé napaden.

Je přitom zřejmé (a již to krajský soud uvedl výše), že vzájemné porovnání jednotlivých variant (v souladu s požadavkem určeným stanoviskem ze dne 11. 6. 2015), a to v procesu územního plánování, bylo nutné především ve vztahu k tzv. variantě „nulové“, kterou po celou dobu upřednostňují navrhovatelé; ve hře však byla minimálně také varianta severozápadního propojení průmyslové zóny s obchvatem Okříšek, na kterou ve svém vyjádření poukázala osoba zúčastněná na řízení 1); a nepochybně také varianty další, u kterých se uvnitř celého procesu územního plánování (a následně ani v rámci odůvodnění napadeného OOP) nikdo přezkoumatelným způsobem nevypořádal s tím, z jakých důvodů jejich hodnocení, vzájemné porovnání nepřichází v úvahu a není možné. V situaci, kdy zde odpůrce deklaroval prověřování variant trasování (prováděné ovšem mimo proces územního plánování), které vyústilo v západní trasu koridoru (od obce Petrovice), avšak v průběhu procesu (od společného jednání) se zde objevuje zcela nové trasování koridoru propojky východně od obce Petrovice, logicky se nabízí otázka, zda je v tuto chvíli skutečně možno vyloučit, že zde vedle těchto dvou variant neexistují také další možné varianty, které by vedly nejen k šetrnějším zásahům do životního prostředí, ale též do práv dotčených osob.

Proto i přes existenci řady společných prohlášení zástupců dotčených obcí a jednotlivých společností (podniků) provozujících svou činnost v průmyslových zónách, které osoba zúčastněná na řízení 1) připojila ke svému doplňujícímu vyjádření a které soud provedl k důkazu při ústním jednání (viz společné prohlášení ze dne 27. 3. 2014, ze dne 28. 8. 2015, ze dne 31. 8. 2015, ze dne 6. 4. 2016, ve spojení s vyjádřením obce Petrovice ze dne 23. 3. 2016, č. j. 91/2016), bylo nezbytné, aby těmto skutečnostem byla v procesu pořizování

předmětné změny věnována náležitá pozornost. A to předtím, než dojde k nevratným zásahům do krajiny, přírody a životního prostředí, jakož i do práv dotčených osob, které v daném území vlastní své pozemky, neboť jak na to správně poukázal zástupce navrhovatelů při ústním jednání, nyní je ten čas, kdy dochází k zakotvení předpokladu pro případné budoucí vyvlastnění vzhledem k tomu, že v ZÚR vymezený koridor trasy dané propojky bude do budoucna závazný pro „nižší“ územní plány, které na něj budou kdykoli jako na závazný dokument odkazovat.

Pokud pak MŽP na své předchozí požadavky obsažené ve stanovisku ze dne 11. 6. 2015 již nijak dále nereagovalo, žádným způsobem je nerefletovalo a rovněž neuvedlo, z jakých důvodů na jejich splnění rezignovalo (viz obsah stanoviska ze dne 25. 4. 2016, č. j. 26577/ENV/16), je nutno konstatovat, že požadavek na variantní zpracování územně plánovací dokumentace (resp. v ní obsažených koridorů) není možno negovat ani následně vydaným stanoviskem, jak vyplývá z již výše citované judikatury Nejvyššího správního soudu, konkrétně z rozsudku ve věci sp. zn. 1 Ao 7/2011.

S výše uvedeným pak dále souvisí i námitka navrhovatelů, že k návrhu územně plánovací dokumentace nebylo dle § 5 odst. 2 zákona o ochraně ZPF vydáno stanovisko příslušného orgánu ZPF, ačkoli napadená část koridoru DK27 je vymezena mj. na zemědělských půdách I. a II. třídy ochrany. V takovém případě dle navrhovatelů zákon o ochraně ZPF v § 4 odst. 1 stanoví, že k odnětí zemědělské půdy I. a II. ochrany může dojít pouze v případě, že jiný veřejný zájem *výrazně převažuje* nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Na základě § 5 zákona o ochraně ZPF se přitom podmínka nezbytnosti odnětí a podmínka výrazně převažujícího veřejného zájmu vztahuje rovněž na vymezení koridorů dopravních staveb v územně plánovacích dokumentacích.

Odpůrce naproti tomu ve svém vyjádření oponoval, že dotčený orgán na úseku ochrany zemědělského půdního fondu, tj. MŽP uplatnilo v každé fázi pořizování své stanovisko. V této souvislosti poukázal na skutečnost, že ze stanoviska ke společnému jednání ze dne 8. 3. 2016, č. j. 4582/ENV/16, a k návrhu vyhodnocení připomínek a rozhodnutí o námitkách ze dne 22. 7. 2016, č. j. 45758/ENV/2016, lze dovodit, že se dotčený orgán mj. zabýval problematikou ochrany zemědělského půdního fondu, byť se obešel s konstatováním, že z hlediska dalších zájmů na úseku ochrany životního prostředí nemá připomínky.

Krajský soud v této souvislosti z obsahu spisového materiálu ověřil, že ve stanovisku ze dne 8. 3. 2016, č. j. 4582/ENV/16, MŽP výslovně uvedlo, že „z hlediska dalších zájmů na úseku ochrany životního prostředí chráněných MŽP neuplatňujeme k 3AZÚR KrV (pozn. soudu: rozuměj k 3. Aktualizaci Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina) žádné připomínky“. Ve stanovisku ze dne 22. 7. 2016, č. j. 45758/ENV/16, pak MŽP k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek neuplatnilo žádné připomínky.

Krajský soud proto přisvědčil navrhovatelům i v této jejich námitce, že v daném případě zde absentuje stanovisko dotčeného orgánu, které by obsahovalo konkrétní a přezkoumatelné závěry stran ochrany zemědělského půdního fondu, přestože se trasa

koridoru propojky na silnici III/35114 nepochybně dotýká zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany.

Této skutečnosti si přitom byl vědom také odpůrce, který sám ve svém vyjádření (viz str. 7 vyjádření na č. l. 32 soudního spisu) poukázal na skutečnost, že MŽP se v tomto ohledu obešlo s konstatováním, že z hlediska dalších zájmů na úseku ochrany životního prostředí (pozn.: *tedy mj. i ochrany ZPF*) nemá připomínky. Pokud se pak odpůrce domníval, že tento nedostatek může být dodatečně zhojen tím, že odpůrce ve svém vyjádření k podanému soudnímu návrhu doplní argumentaci o srovnání západní a východní trasy koridoru co do odhadu plánovaného záboru zemědělského půdního fondu, je nutno konstatovat, že takto vytýkané nedostatky nemohou být dodatečně zhojeny mimo proces územního plánování, jak se o to odpůrce pokusil v nyní souzeném případě.

Pokud pak navrhovatelé ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu také namítali, že napadená část OOP byla vydána v rozporu s metodickým pokynem MŽP OOLP/1067/96 ze dne 1. 10. 1996, k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu, krajský soud k tomu konstatuje, že tato námitka není pro svou neurčitou způsobilá bližšího soudního přezkumu.

Prisvědčit je nutno také námitce navrhovatelů stran náležitého nevyhodnocení vlivů na lokality zvláště chráněných druhů. Pokud z bodu I. 7. stanoviska MŽP ze dne 11. 6. 2015, č. j. 33482/ENV/15, v této souvislosti vyplynul požadavek u nově navržených koridorů „*vyhodnotit vlivy na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem. V rámci hodnocení je nutné zohlednit zejména, o jaký konkrétní druh se jedná s ohledem na jeho bionomii a stanovištní požadavky*“; a pokud zároveň z posouzení SEA (viz str. 80, *HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., květen 2016*) přímo v souvislosti s východním trasováním napojení na silnici III/35114 vyplývá, že „*v lokalitě nelze vyloučit výskyt zvláště chráněných druhů fauny a flóry zejména podél linie řeky Jihlavy*“, bylo nutno se v souladu s požadavky stanoviska MŽP ze dne 11. 5. 2016 výskytem těchto druhů a vlivů na ně blíže zabývat, jak navrhovatelé požadovali již ve svých připomínkách ze dne 4. 3. 2016 a 20. 6. 2016. K tomu ovšem v dané věci nedošlo a textová část odůvodnění OOP (viz str. 77 – poslední odstavec) naopak v rozporu s obsahem výše citovaných listin uvádí, že v trase koridoru se nenacházejí ve střetové pozici místa výskytu zvláště chráněných druhů, zvláště chráněná území ani významné migrační koridory.

S tím dále souvisí také námitka navrhovatelů, kterou krajský soud v dané věci rovněž pokládá za případnou, a to že vymezený koridor DK27 v sobě ve skutečnosti zahrnuje koridor dvou odlišných dopravních záměrů, a to jednak samotný obchvat II/405 Okříšek (návrhem nenapadený), jednak návrhem napadené napojení tohoto obchvatu na silnici III/35114. Ačkoli se přitom krajský soud domnívá, že v bodech I. 1. a 8. stanoviska MŽP ze dne 11. 6. 2015 byl požadavek na posouzení koridorů „jednotlivě“ a na úrovni „konkrétních koridorů“ myšlen spíše jako vzájemné odlišení dvou dopravních koridorů DK27 (obchvat Okříšek) a DK32 (obchvat Jihlavy a Velkého Beranova), jichž obou se změna ZÚR týkala, navrhovatelům je nutno prisvědčit, že pokud se odpůrce rozhodl koridor DK27 koncipovat jako jediný záměr (byť sestávající ze dvou zcela odlišných záměrů), pak z hlediska posouzení vlivů na životní

prostředí byl povinen odlišnost těchto dvou dílčích částí zohlednit. Ani k tomu ovšem v posuzovaném případě nedošlo.

Závěrem pak krajský soud pro úplnost doplňuje, že shledal-li na základě všech výše uvedených skutečností podaný návrh důvodným, nezabýval se již dílčími argumenty navrhovatelů, od kterých odvíjeli svou aktivní žalobní legitimaci (viz bod II. návrhu), a to že vymezením koridoru dochází k zásahu do jejich vlastnického práva snížením hodnoty dalších nemovitostí v jejich vlastnictví, k zásahu do práva na příznivé životní prostředí, narušení krajinného rázu, poškození toku a údolní nivy řeky Jihlavy a narušení nadregionálního biokoridoru. Tato tvrzení nebyla bez jejich bližší konkretizace a individualizace způsobilá bližšího soudního přezkumu.

### VIII. Závěr a náklady řízení

Krajský soud tak na základě všech výše uvedených skutečností shledal návrh důvodným, a proto podle ustanovení § 101d odst. 2 s. ř. s. rozhodl o zrušení opatření obecného povahy, a to v části textového a grafického vymezení koridoru DK27 pro umístění obchvatu II/405 Okříšky v části jeho propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves dnem právní moci tohoto rozsudku.

Výrok o náhradě nákladů účastníků řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého odpůrce, který neměl ve věci úspěch, neboť napadená část opatření obecné povahy byla soudem zrušena, nemá vůči navrhovatelům právo na náhradu nákladů řízení. Navrhovatelé naopak měli ve věci plný úspěch, a proto jim vůči odpůrci náleží náhrada nákladů soudního řízení. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku v celkové výši 20 000 Kč (4 x 5 000 Kč) a dále v nákladech právního zastoupení navrhovatelů v soudním řízení před krajským soudem dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“). V daném případě se jedná o odměnu Mgr. Vítězslava Dohnala, advokáta, za zastupování v řízení před krajským soudem celkem čtyř navrhovatelů, a to za následující úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení; dvě písemná podání soudu ve věci samé – sepis podaného návrhu a repliky; a účast na ústním jednání soudu, a to za každé započaté dvě hodiny, které se konalo ve věci dne 6. 4. 2017 v době od 9.30 hod. do 12.30 hod.) dle § 11 odst. 1 písm. a), d) a g) advokátního tarifu. Krajský soud nehodnotil jako samostatný úkon doplňující vyjádření navrhovatelů ze dne 12. 4. 2017, ale posoudil je jako součást úkonu ústního jednání, které s ohledem na celkovou délku svého trvání bylo v souladu s § 11 odst. 1 písm. g) advokátního tarifu u každého z navrhovatelů hodnoceno jako dva úkony právní služby. Celkem se tedy jedná o 5 úkonů právní služby v případě každého z navrhovatelů. Dle ustanovení § 7, § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu činí sazba za jeden úkon právní služby ve věcech žalob projednávaných podle soudního řádu správního částku ve výši 3 100 Kč, za které navrhovatelům přísluší odměna v celkové výši 62 000 Kč. Podle § 12 odst. 4 advokátního tarifu dále platí, že jde-li o společné úkony při zastupování nebo obhajobě dvou nebo více osob, náleží advokátovi za každou takto zastupovanou osobu mimosmluvní odměna snížená o 20 %. Krajský soud proto přistoupil k uvedenému 20 % snížení, po kterém odměna zástupce činí částku ve výši 49 600 Kč. Podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu má advokát

za jeden úkon právní služby nárok také na paušální náhradu hotových výdajů ve výši 300 Kč. V daném případě tato náhrada činí částku ve výši 1 500 Kč (za 5 úkonů v případě každého z navrhovatelů), celkem tedy částku 6 000 Kč.

Náklady řízení dále spočívají v náhradě jízdních výdajů. Jízdní výdaje podle § 157 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb. spočívají v základní náhradě za každý 1 km jízdy a dále v náhradě výdajů za spotřebovanou pohonnou hmotu. Podle § 1 písm. b) vyhlášky č. 440/2016 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad (dále jen „vyhláška č. 440/2016 Sb.“), činí sazba základní náhrady za používání silničních motorových vozidel u osobních silničních motorových vozidel 3,90 Kč za 1 km jízdy. Zástupce navrhovatelů uskutečnil cestu na trase Tábor-Brno a zpět v délce 332 km, a to automobilem zn. Volkswagen Caddy, RZ 2C31233. Výše základní náhrady za použití tohoto osobního automobilu tedy po zaokrouhlení činí 1 295 Kč. Náhrada výdajů za spotřebovanou pohonnou hmotu (benzin 95 oktanů) při spotřebě 8,4 l/100 km, jak vyplývá z doložené fotokopie technického průkazu vozidla; a při výši průměrné ceny pohonné hmoty za 1 litr 29,50 Kč u této pohonné hmoty dle § 4 písm. a) vyhlášky č. 440/2016 Sb. činí částku ve výši 823 Kč. Celková náhrada jízdních výdajů tak činí částku ve výši 2 118 Kč. Podle § 14 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu pak advokátu náleží též náhrada za čas promeškaný v souvislosti s poskytnutím právní služby při úkonech prováděných v místě, které není sídlem nebo bydlištěm advokáta, a to za čas strávený cestou do tohoto místa a zpět. Advokát navrhovatelů cestou k soudnímu jednání Tábor-Brno a zpět promeškal čas v rozsahu 2 x 4 půlhodiny, a proto soud navrhovatelům přiznal dle § 14 odst. 3 advokátního tarifu náhradu v částce ve výši 800 Kč (8 x 100 Kč). Vzhledem k tomu, že zástupce navrhovatelů je ve smyslu § 57 odst. 2, věty za středníkem, s. ř. s. společníkem právnické osoby zřízené podle zvláštních právních předpisů upravujících výkon advokacie a plátcem daně je tato právnická osoba, zvyšuje se částka odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů o částku 12 289 Kč odpovídající příslušné dani z přidané hodnoty. Celkové náklady řízení za zastoupení včetně daně z přidané hodnoty (ve výši 70 807 Kč) a také zaplacených soudních poplatků (ve výši 20 000 Kč) tak činí částku ve výši 90 807 Kč. Ke splnění povinnosti byla odpůrci stanovena přiměřená lhůta.

Pokud se jedná o výrok o náhradě nákladů řízení ve vztahu k osobám zúčastněným na řízení, podle § 60 odst. 5 s. ř. s. platí, že osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Z důvodů zvláštního zřetele hodných soud může osobě zúčastněné na řízení na návrh přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Vzhledem k tomu, že krajský soud neuložil osobám zúčastněným na řízení žádnou povinnost, nemohly jim vzniknout náklady podle § 60 odst. 5 s. ř. s. Krajský soud neshledal ani důvody zvláštního zřetele hodné pro přiznání dalších nákladů řízení, a proto rozhodl tak, že žádná z osob zúčastněných na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

**P o u ě n í :** Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. 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.

V Brně dne 13. dubna 2017

Mgr. Milan Procházka, v.r.  
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:  
Jaroslava Předešlá