

OBECNÍ ÚŘAD KUNŽAK		vis. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	pracovatel
Čj.: KUNŽAK	656/2021	znak
Přílohy:		

A 34 / 2021
NAC NEPŘEDCHÁZÍ!

Mališ Nevrkla Legal
Advokátní kancelář / Attorneys At Law

Krajský soud v Českých Budějovicích
Zátkovo nábřeží 2
370 84 České Budějovice

KRAJSKÝ SOUD
v Českých Budějovicích
28. 05. 2021
10504

Navrhovatelé: **PhDr. Otakar Mališ, CSc.**, bytem Lamačova 916/39, 152 00 Praha 5,
narozený dne 29. září 1943
Mgr. Vanda Mališová, bytem Lamačova 916/39, 152 00 Praha 5,
narozená dne 27. června 1944
oba zastoupení JUDr. MUDr. Danielem Mališem, Ph.D., LL.M., advokátem
AK Mališ Nevrkla Legal, advokátní kancelář, s. r. o., se sídlem
Kováků 554/24, 150 00 Praha 5

Odpůrce: **Obec Kunžak**, se sídlem obecního úřadu náměstí Komenského 74,
378 62 Kunžak, IČ: 00246964

Návrh na zrušení části změny č. 4 územního plánu obce Kunžak

Soudní poplatek bude zaplacen na výzvu soudu

D v o j m o

Mališ Nevrkla Legal, advokátní kancelář, s. r. o.
Kováků 554/24, 150 00 Praha 5
Tel.: 296 306 350
E-mail: law.office@mn-legal.eu, www.mn-legal.eu

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským
soudem v Praze oddíl C, vložka 152562
IČO: 28909771, DIČ: CZ28909771
Bankovní spojení č. ú. 4329042001/5500

Přílohy:

1. relevantní část zápisu ze schůze zastupitelstva obce Kunžak ze dne 23. 4. 2020
2. relevantní část výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak
3. vymezení koridoru D1-Z4 v grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak
4. registrační listy ÚP Kunžak a změny č. 4 ÚP Kunžak
5. výpisy z listů vlastnictví č. 93 a č. 1307 pro katastrální území Kunžak
6. katastrální mapy a ortofotomapy nemovitostí v podílovém spoluvlastnictví navrhovatelů a v jejich společném jmění manželů
7. vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů
8. připomínky navrhovatelů k návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 3. prosince 2018
9. námítky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019
10. relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námítkách navrhovatelů
11. fotodokumentace dotčených nemovitostí navrhovatelů
12. relevantní část opatření o vydání ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námítkách navrhovatelů
13. relevantní část textové části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4
14. relevantní část odůvodnění návrhu ÚP Kunžak
15. vymezení koridoru D1 v grafické části ÚP Kunžak
16. vymezení koridoru D1 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů
17. územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009
18. relevantní část vyhlášky Jihočeského kraje č. 1/2006 o vymezení závazné části územního plánu velkého územního celku Javořícká vrchovina, obsahující též vymezení koridoru D46
19. přehled o stavu územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace obce Kunžak za roky 2008 až 2019 a výsledek vyhledávání téhož ke dni 17. května 2021
20. přehled o stavu územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace Jihočeského kraje za roky 2008 až 2019 a výsledek vyhledávání téhož ke dni 17. května 2021
21. žádost o sdělení informace z Evidence územně plánovací činnosti ze dne 12. února 2021 a odpověď Ústavu územního rozvoje na tuto žádost ze dne 17. února 2021
22. seznam územních studií pořízených Jihočeským krajem ke dni 15. února 2021
23. relevantní část zprávy o uplatňování ÚP Kunžak za období 2014 – 2017, vč. pokynů pro zpracování návrhu změny ÚP Kunžak
24. výkres územní studie z roku 1997
25. relevantní část grafické části ÚP Kunžak z roku 2001
26. relevantní část odůvodnění ZÚR Jihočeského kraje, včetně vypořádání připomínek navrhovatelů proti koridoru D38/1
27. rozhodnutí Ministerstva kultury o prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku ze dne 8. ledna 2008
28. zásady programu Podpora obnovy kulturních památek prostřednictvím obcí s rozšířenou působností, platné též pro rok 2012

29. relevantní část souhrnné zprávy o programu Podpora obnovy kulturních památek pro správní území obce s rozšířenou působností Jindřichův Hradec za rok 2012
30. relevantní část aktuálního znění ZÚR Jihočeského kraje
31. relevantní část textové části 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z roku 2018
32. zobrazení relevantní silniční sítě na portálu Mapy.cz
33. přehled nehod v obci Kunžak za období od 1. ledna 2007 do 23. dubna 2020 dle statistiky Centra dopravního výzkumu
34. znázornění nutných křižovatek v případě realizace koridoru D1-Z4
35. výpis z Ústředního seznamu ochrany přírody ohledně evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území pro obec Kunžak
36. stanovisko Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z hlediska SEA ze dne 9. května 2017
37. relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro společné jednání z června 2017
38. vyjádření Ministerstva životního prostředí k SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ze dne 12. července 2017
39. relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro veřejné projednání ze září 2017
40. stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje k potřebě posouzení změny č. 4 ÚP Kunžak z hlediska SEA ze dne 22. prosince 2017
41. smlouva o dílo mezi Jihočeským krajem a společností EIA SERVIS ze dne 24. května 2017
42. relevantní část vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů ke změně č. 4 ÚP Kunžak
43. původní evidenční list a výpis z Ústředního seznamu kulturních památek ČR ohledně nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“
44. vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovité kulturní památce „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“
45. vymezení koridoru D1 ve vztahu k nemovité kulturní památce „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ a ke koridoru D1-Z4
46. relevantní část grafické části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4
47. relevantní část informací o projektu „Modernizace místních komunikací v Kunžaku“ z roku 2015
48. relevantní část smlouvy o dílo mezi odpůrcem a společností SWIETELSKY stavební ze dne 29. června 2015
49. smlouva o podmínkách poskytnutí dotace mezi odpůrcem a Regionální radou regionu soudržnosti Jihozápad ze dne 9. července 2015
50. plné moci pro právního zástupce navrhovatelů

I.

Změna č. 4 územního plánu obce Kunžak

Na schůzi konané dne 23. dubna 2020 rozhodlo zastupitelstvo obce Kunžak svým usnesením č. 19 o vydání opatření obecné povahy – změny č. 4 územního plánu obce Kunžak (dále jen „**změna č. 4 ÚP Kunžak**“). Stalo se tak nejnižším možným počtem hlasů, když pro vydání tohoto opatření bylo pouze 6 z celkového počtu 11 členů zastupitelstva. Důvodem těsného výsledku hlasování byla skutečnost, že součástí schvalované změny č. 4 ÚP Kunžak bylo vymezení kontroverzního koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 na východním okraji Kunžaku (dále „**dopravní koridor D1-Z4**“ nebo jen „**koridor D1-Z4**“). Změna č. 4 ÚP Kunžak nabyla účinnosti dne 30. května 2020.

Důkazy: relevantní část zápisu ze schůze zastupitelstva obce Kunžak ze dne 23. 4. 2020 (příloha č. 1)
relevantní část výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 2)
vymezení koridoru D1-Z4 v grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 3)
registrační listy ÚP Kunžak a změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 4)

Dopravní koridor D1-Z4 představuje velmi výrazný zásah nejenom do **vlastnického práva a legitimního očekávání navrhovatelů**, ale též **do celé řady dalších veřejných zájmů**, jako je zájem na prevenci sucha a nedostatku vody, zájem na ochraně zvláště chráněných živočichů, zájem na ochraně nemovitých kulturních památek, zájem na ochraně nezastavěného území, zájem na ochraně zemědělského půdního fondu, zájem na ochraně krajinného rázu, zájem na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak a zájem na hospodárném vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů.

Navrhovatelé jsou v rámci podílového spoluvlastnictví, resp. společného jmění manželů mj. vlastníky pozemků parc. č. 218/1, 219 a 220/2 v katastrálním území Kunžak, na kterých (vedle dalších pozemků ve vlastnictví jiných dotčených vlastníků) **změna č. 4 vymezuje dopravní koridor D1-Z4**.

Důkazy: výpisy z listů vlastnictví č. 93 a č. 1307 pro katastrální území Kunžak (příloha č. 5)
katastrální mapy a ortofotomapy nemovitostí v podílovém spoluvlastnictví navrhovatelů a v jejich společném jmění manželů (příloha č. 6)
vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů (příloha č. 7)

Z tohoto důvodu navrhovatelé proti návrhu koridoru D1-Z4 podali dne 3. prosince 2018 (v rámci společného jednání o návrhu územního plánu) své připomínky a následně dne 17. října 2019 (v rámci veřejného projednání návrhu územního plánu) obdobně formulované námitky. V obou podáních navrhovatelé podrobně argumentovali zejména zjevnou nepřiměřeností dopravního koridoru D1-Z4 v porovnání s výše zmíněnými zásahy do veřejných zájmů i legitimních soukromých zájmů navrhovatelů, jakož i skutečností, že předmětný koridor není způsobilý odstranit dopravní závalu, která je ve změně č. 4 ÚP Kunžak prezentována jako účel vymezení dopravního koridoru D1-Z4.

V této souvislosti navrhovatelé poukazovali též na skutečnost, že za účelem odstranění těžce dopravní závaly odpůrce již v roce 2008 vymezil v ÚP Kunžak podstatně méně invazivní dopravní koridor D1. Jakkoliv i ten představoval určitý zásah do vlastnického práva a legitimního očekávání navrhovatelů, byl tento koridor na rozdíl od koridoru D1-Z4 alespoň způsobilý předmětnou dopravní závalu odstranit. Navrhovatelé proto argumentovali, že je

ve zjevném rozporu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu vymezovat ve změně č. 4 ÚP Kunžak zcela nový koridor D1-Z4, který do vlastnického práva a legitimního očekávání navrhovatelů (jakož i mnoha výše zmíněných veřejných zájmů) zasahuje zcela neadekvátním způsobem.

Důkazy: připomínky navrhovatelů k návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 3. prosince 2018 (příloha č. 8)
 námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019 (příloha č. 9)
 relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Podrobnou argumentaci navrhovatelů ve výše uvedeném směru odpůrce nijak nezohlednil, když ani na základě jejich připomínek návrh změny č. 4 ÚP Kunžak nijak neupravil a i přes následné námitky navrhovatelů vydal předmětnou změnu ÚP Kunžak v podobě obsahující koridor D1-Z4. Navrhovatelům tedy v současné situaci nezbývá, než se s návrhem na zrušení změny č. 4 ÚP Kunžak v části týkající se koridoru D1-Z4 obrátit na soud.

Pokud jde o ostatní vlastníky dotčené předmětným koridorem (Luboš Rozporka, Jan Rozporka, Luboš Malát, Jiří Malát, Ing. Veronika Bartošová), jejichž námitkám, resp. připomínkám proti dopravnímu koridoru D1-Z4 taktéž nebylo vyhověno, došlo mezi nimi a navrhovateli k neformální dohodě, že návrh na zrušení předmětné části změny č. 4 ÚP Kunžak podají pouze navrhovatelé, neboť právní základ argumentace proti dopravnímu koridoru D1-Z4 je pro všechny dotčené vlastníky obdobný a nebylo by účelné zatěžovat soud vícero návrhy týkajícími se téže věci se shodným petitem.

II.

Základní principy územního plánování

Územní plán je v demokratickém státě kompromisem mezi veřejnými zájmy (zájmy obce, kraje a státu, resp. dotčených orgánů) a zájmy soukromými (zájmy vlastníků jednotlivých pozemků a staveb), jakož i kompromisem mezi jednotlivými veřejnými zájmy navzájem.

Tím se novodobé územní plánování liší od direktivního socialistického plánování, které většinou upřednostňovalo jeden vybraný „kolektivní zájem“ nad zájmy ostatními, a to nejen (typicky) nad zájmy soukromých vlastníků, ale též na úkor jiných veřejných zájmů, jako je např. ochrana životního prostředí či ochrana krajinného rázu. Tak vznikaly nové výrobní či hutní závody, monstrózní nová sídliště, necitlivě se narovnávala koryta řek a budovaly se nové silnice podle narýsovaných plánů, aniž by se zohledňoval harmonický rozvoj území a vyvažovaly jednotlivé veřejné a soukromé zájmy.

Cíl novodobého územního plánování ovšem nespočívá v „ideálním“ vyřešení jednoho vybraného veřejného zájmu na úkor všech ostatních, ale **ve vyváženém způsobu zohlednění všech** soukromých a veřejných zájmů v daném území nebo jeho části. Stavební zákon ostatně výslovně uvádí, že cílem územního plánování je mj. „dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území“ (§ 18 odst. 2 SZ).

Pokud se územní plán z těchto jednoznačných mantinelů vychýlí a zvolí řešení, které disproporčně preferuje pouze jeden veřejný či soukromý zájem, jde o územní plán rozporný se zákonem, což je důvodem pro jeho zrušení správním soudem. Právě **hledisko proporcionality (přiměřenosti)** je v praxi jedno z nejdůležitějších hledisek pro posuzování zákonnosti územních plánů, přičemž dle judikatury Nejvyššího správního soudu je v tomto

ohledu důležité dodržení **zásady subsidiarity a minimalizace zásahu**. Tuto zásadu formuloval pro územní plány rozšířený senát Nejvyššího správního soudu ve svém rozhodnutí ve věci sp. zn. I Ao 1/2009 ze dne 21. července 2009 (dále jen „**rozhodnutí rozšířeného senátu NSS I Ao 1/2009**“) s tím, že v duchu této zásady je podmínkou zákonnosti územního plánu, že veškerá omezení vlastnických práv jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.

V širším kontextu jde o součást obecnějšího požadavku na proporcionalitu (přiměřenost) v rámci **5krokového algoritmu přezkumu** všech opatření obecné povahy, který byl Nejvyšším správním soudem formulován již v jeho rozhodnutí č. j. I Ao 1/2005-98 ze dne 27. září 2005 (dále jen „**rozhodnutí I Ao 1/2005**“). Tento algoritmus odpovídá kritériím § 101d odst. 2 SŘS s tím, že stanoví jejich pořadí a doplňuje tato kritéria právě o kritérium proporcionality, které reflektuje ústavněprávní rozměr práv, do kterých je opatřeními obecné povahy zasahováno; mezi tato práva patří typicky právo vlastnické (čl. 11 odst. 1 LZPS) a v kontextu územního plánování často též právo na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 LZPS).

Dle 5krokového algoritmu obsaženého v rozhodnutí I Ao 1/2005 soud v prvních dvou krocích přezkumává pravomoc a působnost veřejnoprávního subjektu k vydání daného opatření obecné povahy; to v případě územně plánovací dokumentace většinou není předmětem sporu. Třetím krokem algoritmu je přezkum otázky, zda napadené opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem, čímž je míněn procesní postup veřejnoprávního subjektu při vydávání opatření obecné povahy. Jde v zásadě o vady řízení uvedené v § 76 odst. 1 SŘS, tedy nepřezkoumatelnost spočívající v nesrozumitelnosti nebo nedostatku důvodů vydaného opatření obecné povahy (§ 76 odst. 1 písm. a) SŘS), pochybení při zjišťování skutkového stavu, resp. při utváření skutkových závěrů, na kterých je opatření obecné povahy založeno (§ 76 odst. 1 písm. b) SŘS) a podstatné porušení ustanovení o řízení vedoucí k vydání opatření obecné povahy (§ 76 odst. 1 písm. c) SŘS).

Zatímco první tři kroky zohledňují procesní aspekty věci (kdo a jakým způsobem může opatření obecné povahy vydat), následné dva kroky již odpovídají kritériím materiálním. Čtvrtý krok předmětného algoritmu spočívá v přezkumu obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu (nebo rozporu jeho části) s hmotným právem. Závěrečným, pátým krokem je přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska již zmiňovaného hlediska proporcionality, které v sobě dle rozhodnutí I Ao 1/2005 zahrnuje mj. **kritérium vhodnosti** (zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl) a **kritérium minimalizace zásahů** (zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně). Kritérium minimalizace zásahů bylo následně již zmíněným rozhodnutím rozšířeného senátu NSS I Ao 1/2009 blíže rozpracováno do zásady subsidiarity a minimalizace zásahu. Po novele SŘS č. 303/2011 Sb., účinné od 1. ledna 2012, pak platí, že soud podle předmětného 5krokového algoritmu postupuje zásadně pouze v rozsahu důvodů uvedených v návrhu na zrušení opatření obecné povahy (§ 101d odst. 1 SŘS).

Jak je podrobně rozebráno níže, vymezení dopravního koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak selhává již ve třetím kroku algoritmu přezkumu podle rozhodnutí I Ao 1/2005, když proces pořizování této části změny č. 4 ÚP Kunžak byl zatížen mnoha procesními vadami ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a), b) i c) SŘS. Stejně tak předmětná část změny č. 4 ÚP Kunžak nevyhovuje ani čtvrtému kroku daného algoritmu, když vymezení koridoru D1-Z4 je též v rozporu s hmotným právem. Napadená část změny č. 4 ÚP Kunžak pak není způsobilá uspět ani v pátém kroku předmětného algoritmu, když jeden veřejný zájem, konkrétně (navíc pouze

tvrzené) „řešení dopravní závady na silnici II/151 v prostoru při vjezdu do Kunžaku od Dačic“ (s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak) zcela disproporčně nadřazuje nejen nad oprávněné soukromé zájmy navrhovatelů, ale dokonce též nad všechny ostatní zájmy veřejné.

Výjimkou je pouze veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví v podobě tzv. Vospělova mlýna, který dle pojetí změny č. 4 ÚP Kunžak evidentně stojí nad jakýmkoliv jiným veřejným zájmem, ač paradoxně právě veřejný zájem na ochraně s ním spojeného kulturního dědictví lze jako jediný s veřejným zájmem na řešení předmětné dopravní závady do budoucna plně zosoulatit. Ještě větším paradoxem je v kontextu ochrany kulturního dědictví skutečnost, že koridor D1-Z4 byl odpůrcem vymezen tak, že by v případě jeho realizace způsobil destrukci jiné nemovité kulturní památky, kterou je původně barokní silniční most se sochou sv. Jana Nepomuckého (k tomu viz blíže bod IV.2. c) na s. 50 a násl. níže).

Jestliže napadená část změny č. 4 ÚP Kunžak neobstojí již ve třetím kroku algoritmu Nejvyššího správního soudu, může se zdát nadbytečné předkládat argumenty týkající se čtvrtého a pátého kroku, tedy ohledně rozporu s hmotným právem a rozporu s požadavkem proporcionality. Navrhovatelé tak však přesto činí, a to jednak z důvodu úplnosti argumentace, jednak proto, že právě analýza odpovídající čtvrtému a pátému kroku nejlépe dokumentuje závažné důsledky, jaké mají jednotlivé procesní vady, které jsou soudem hodnoceny ve třetím kroku daného algoritmu. Při tomto pojetí vynikne též smysl odpůrcem porušených procesních ustanovení, která nejsou samoučelná, ale brání též porušení hmotného práva jako takového, jakož i vzniku nepřiměřených zásahů do soukromých i veřejných zájmů. Navrhovatelé proto svoji argumentaci níže předkládají v členění dle jednotlivých neproporcionálních zásahů koridoru D1-Z4 jak do soukromých zájmů navrhovatelů, tak i do jednotlivých zájmů veřejných; v rámci tohoto členění pak navrhovatelé upozorňují též na jednotlivé procesní vady vztahující se k těmto zájmům, jakož i na případný rozpor s ustanoveními hmotného práva.

V rámci své argumentace navrhovatelé zohledňují, že *de iure* jsou veškeré procesní vady, jakož i jednotlivé rozpory vymezeného koridoru D1-Z4 s hmotnými právy a požadavkem proporcionality přičitatelné odpůrci, neboť ten změnu č. 4 ÚP Kunžak vydal, a je proto v tomto řízení žalovaným. *De facto* však většina argumentace navrhovatelů směřuje proti postupu pořizovatele změny č. 4 ÚP Kunžak, kterým byl Městský úřad Jindřichův Hradec. Tímto prizmatem je vhodné podání navrhovatelů čist, neboť by bylo nespravedlivé přisuzovat faktickou vinu za četná procesní i hmotněprávní pochybení odpůrci, zejména pak za situace, kdy jeho zastupitelé schválili změnu č. 4 ÚP Kunžak jenom tou nejtěsnější většinou právě z důvodu, že předmětná změna zahrnovala též kontroverzní koridor D1-Z4.

III.

Rozpor s požadavkem proporcionality ve vztahu k zájmům navrhovatelů

Oprávněným zájmem navrhovatelů je ochrana jejich vlastnického práva, a to nejen k pozemkům parc. č. 218/1 (zahrada), 219 (ostatní plocha s faktickou funkcí zahrady) a 220/2 (trvalý travní porost – louka), na kterých by se dle změny č. 4 ÚP Kunžak měl nacházet dopravní koridor D1-Z4, ale též k bezprostředně souvisejícímu pozemku parc. č. 218/2 (zahrada, resp. předzahrádka) a především pozemku parc. č. st. 207, jehož součástí je **dům (chalupa) navrhovatelů čp. 112**.

Tuto chalupu navrhovatelé a jejich dvě děti od počátku 80. let minulého století především vlastními silami a s vynaložením nemalých finančních prostředků postupně rekonstruovali, na což padla většina jejich volných víkendů i letních prázdnin. Současný stav chalupy je

výsledkem cca 20 let různých rekonstrukčních prací, v případě okolní zahrady (pozemky parc. č. 218/1, 218/2 a 219) pak výsledkem téměř 40 let každoroční péče navrhovatelů o okrasné i užitkové rostliny a dřeviny tam rostoucí.

Spodní část louky nad chalupou (tj. pozemku parc. č. 220/2, na kterém je taktéž navrhován dopravní koridor D1-Z4) poskytuje navrhovatelům svojí rozlohou soukromí a klid; horní část této louky, přiléhající k místní komunikaci na Malém Podolí, pak před vymezením dopravního koridoru D1-Z4 představovala zastavitelnou plochu pro pokračování dosavadní přirozené zástavby Malého Podolí s nádhernými výhledy na panoramata Kunžaku.

Tuto chalupu si navrhovatelé rekonstruovali s vidinou klidného prožívání důchodu na venkově v měsících, kdy je příznivé počasí, a tímto způsobem ostatně chalupu v současnosti i využívají, když v Kunžaku pobývají cca 6 měsíců v roce (od jara do podzimu). Mnoho času tráví navrhovatelé právě na zahradě, zejména na její „zadní“ části odpovídající pozemkům parc. č. 218/1 a 219, a to odpočinkem, aktivní zahradnickou prací, nebo péčí o vnučata, která s nimi v Kunžaku pravidelně tráví cca 1 měsíc letních prázdnin.

K předmětným nemovitostem se váže nejen **40 let života navrhovatelů a jejich dětí**, ale též jejich rodinná historie, neboť v domě čp. 112 se narodila matka navrhovatelky, paní Jaroslava Ronhüttlová (rozená Pokorná), která v Kunžaku strávila nejen své dětství, ale též poslední roky svého života. Dům čp. 112 a související zahradu užívali též prarodiče navrhovatelky a další její příbuzní.

Plánovaný dopravní koridor D1-Z4 by prakticky zcela pohltil pozemky parc. č. 218/1 a 219, které tvoří zadní (a větší) část zahrady, na které navrhovatelé tráví nejvíce času. Dům navrhovatelů čp. 112 by tak z podstatné části ztratil svoji užitnou hodnotu, neboť by se ocitl v těsném sevření stávající komunikace II/151, kterou by bylo nutno vzhledem dopravní obslužnosti Velkého Podolí zachovat, a nově vytvořeného (a mnohem širšího) koridoru nové trasy silnice II/151. Klidná louka parc. č. 220/2, včetně stavebních parcel v její horní části, by se stala součástí rušné silnice. Nemovitosti, na jejichž zvelebení navrhovatelé v dobré víře pracovali téměř 40 let, by tak byly nenávratně znehodnoceny.

Důkazy: vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů (příloha č. 7)

fotodokumentace dotčených nemovitostí navrhovatelů (příloha č. 11)

Je proto logické, že takovýto výsledek územního plánování **je neakceptovatelný** jak ze subjektivního hlediska navrhovatelů, tak i z objektivního hlediska právního.

Vlastnické právo patří mezi základní lidská práva (viz čl. 11 odst. 1 LZPS) a jako takové požívá ústavněprávní ochrany. Právě v kontextu územního plánování Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 2 Ao 4/2008-88 ze dne 5. února 2009 uvedl, že „*vlastnické právo patří mezi tzv. práva absolutní a zcela určitě je v katalogu lidských práv ... jedním z nejvýznamnějších*“. K tomu doplnil, že zásahy do těchto práv lze proto připustit „toliko ve výjimečných a racionálně velmi přesvědčivě podložených případech“ s tím, že na podmínky takových zásahů musí být kladeny „*přísné restriktivní požadavky*“ (zvýraznění doplněno).

Na tento rozsudek pak navazuje výše již zmíněné rozhodnutí rozšířeného senátu NSS 1 Ao 1/2009, podle kterého mohou být veškerá omezení vlastnických práv v rámci územního plánování činěna jen v nezbytně nutném míře a nejšetnějšími ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu, která je součástí zásady proporcionality).

- 5 -

Je zřejmé, že změnou č. 4 ÚP Kunžak vymezený dopravní koridor D1-Z4 těmito požadavkům na zákonnost zásahu do vlastnického práva nevyhovuje, a to z několika důvodů.

a) Nešlo by o nejšetrnější řešení předmětné dopravní závady

Jak bylo zmíněno již v úvodu tohoto návrhu, odstranění dopravní závady na silnici II/151 bylo předmětem ÚP Kunžak od samého počátku jeho účinnosti, když bylo přijato řešení spočívající ve vymezení méně invazivního dopravního koridoru D1. ÚP Kunžak nabyl účinnosti dne 28. listopadu 2008, přičemž následující tři změny ÚP Kunžak se koridorem D1 nijak nedotýkaly. V rozporu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu do jednotlivých vlastnických práv se odpůrce cca 12 let poté rozhodl výše uvedené šetrnější řešení (dopravní koridor D1) nahradit povýtce brutálním „řešením“ předmětné dopravní závady ve formě dopravního koridoru D1-Z4.

Existence šetrnějšího řešení předmětné dopravní závady, navíc inkorporovaného přímo do ÚP Kunžak, jednoznačně vyplývá mj. z odůvodnění ÚP Kunžak (z roku 2008), kde se v popisu stavu dopravní infrastruktury uvádí, že silnice II/151 „*při průchodu východní částí Kunžaku prochází úsekem dopravní závady*“ (s. 8), a ve zdůvodnění přijatého řešení je pak výslovně uvedeno, že „*ÚP řeší odstranění dopravní závady na silnici II/151 na východním okraji Kunžaku (nevyhovující sklon a šířka komunikace) ... Pro realizaci úpravy vymezuje koridor dopravní infrastruktury D1*“ (s. 9 odůvodnění ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno).

Tomuto odůvodnění pak odpovídala též textová část ÚP Kunžak, kde až do přijetí změny č. 4 bylo v kapitole Koncepce dopravní infrastruktury výslovně uvedeno následující: „*D1 - koridor pro přeložku silnice II/151 v k.ú. Kunžak – jedná se o úpravu trasování silnice na východním okraji sídla z důvodu dopravní závady*“ (s. 31 textové části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4; zvýraznění doplněno).

Dopravní koridor D1 byl vymezen v grafické části ÚP Kunžak tak, že nově zahrnoval též cca polovinu pozemku navrhovatelů parc. č. 218/2 (předzahrádka) a pozemek parc. č. 1394 (trvalý travní porost vedle stávající trasy silnice II/151), což taktéž představovalo určitý zásah do vlastnického práva a legitimního očekávání navrhovatelů. Proto navrhovatelé proti tomuto vymezení koridoru podali námitky, v nichž mj. požadovali, aby byl koridor D1 posunut jižněji na pozemky pod sousední budovou čp. 113, jak bylo plánováno již v předchozím územním plánu obce Kunžak z roku 2001.

Těmito námitkám navrhovatelů však odpůrce nevyhověl a setrval na jím zvoleném řešení předmětné dopravní závady, tedy na vymezení dopravního koridoru D1. Toto své rozhodnutí odůvodnil mj. tím, že úpravou nevyhovujícího průtahu komunikace II/151 prostřednictvím dopravního koridoru D1 „*dojde ke zlepšení rozhledových poměrů a budou odstraněny směrové oblouky o nedostatečných poměrech, dále bude odstraněn sklon nivelety, který je v některých úsecích nadměrný*“ (nestránkované opatření o vydání ÚP Kunžak, obsahující též rozhodnutí o námitkách navrhovatelů; zvýraznění doplněno).

V návaznosti na to navrhovatelé podali k Nejvyššímu správnímu soudu návrh na zrušení ÚP Kunžak v části týkající se dopravního koridoru D1. Svým rozhodnutím ve věci sp. zn. 6 Ao 3/2009 ze dne 21. října 2009 (dále jen „rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1)“) Nejvyšší správní soud tento návrh zamítl s tím, že odpůrcem vymezený dopravní koridor D1 je nejvhodnějším a nejšetrnějším řešením předmětné dopravní závady. Konkrétně Nejvyšší správní soud v předmětném rozhodnutí uvedl v tomto ohledu následující:

„*Navrhovatelé uvedli čtyři varianty řešení dopravní závady ... avšak pouze jedinou z nich - koridor D1 lze označit za variantu možnou. ... Zbývá-li tedy k posouzení pouze jediná*

varianta, jedná se zároveň o variantu nejvhodnější a nejšetrnější. Dlužno ještě dodat, že v rámci koridoru D1 je možno dospět (alespoň částečně) k řešení dopravní závady; z výkresů územního plánu nevyplyvá, že by, a to ani v okolí pozemků navrhovatelů, koridor kopíroval svou šířkou stávající silnici II/151, v rámci takto vymezeného koridoru tedy lze hledat řešení dopravní závady.“ (č. 1. 92; zvýraznění doplněno)

„Nejvyšší správní soud je tedy toho názoru, že vymezení koridoru D1 v územním plánu obce Kunžak, ačkoliv zasahuje do vlastnického práva navrhovatelů, činí tak při dodržení zásad subsidiarity a minimalizace zásahu; navrhovatelé jsou tedy povinni takový zásah strpět.“ (č. 1. 93; zvýraznění doplněno)

„Nejvyšší správní soud tedy konstatuje, že vymezení koridoru D1 v územním plánu obce Kunžak splňuje též požadavky na dodržení zásad subsidiarity a minimalizace zásahu do práv navrhovatelů, tedy uspělo i v pátém kroku přezkumu opatření obecné povahy.“ (č. 1. 93; zvýraznění doplněno)

Důkazy: relevantní část opatření o vydání ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 12)
relevantní část textové části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4 (příloha č. 13)
relevantní část odůvodnění návrhu ÚP Kunžak (příloha č. 14)
vymezení koridoru D1 v grafické části ÚP Kunžak (příloha č. 15)
ÚP Kunžak (příloha č. 4)
vymezení koridoru D1 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů (příloha č. 16)

Odpůrce se tedy jak v odůvodnění ÚP Kunžak, tak v textové části ÚP Kunžak i v rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti ÚP Kunžak opakovaně přihlásil k tomu, že koridor D1 představuje řešení předmětné dopravní závady na silnici II/151. Zároveň se též Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) opakovaně vyjádřil v tom smyslu, že koridor D1 je variantou pro řešení předmětné dopravní závady nejšetrnější, splňující zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu do práv navrhovatelů.

Jestliže tedy změna č. 4 ÚP Kunžak řeší tutěž závalu mnohem výraznějším zásahem do vlastnického práva navrhovatelů formou dopravního koridoru D1-Z4, je zřejmé, že jde o řešení v rozporu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu, která požaduje omezit zásahy do vlastnických práv jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším z možných způsobů.

Jinými slovy jde již z tohoto důvodu o řešení nezákonné, neboť předchází řešení formou koridoru D1 je bezpochyby řešením k vlastnickým právům navrhovatelů šetrnějším. Zatímco koridor D1 zasahuje pouze do pozemku navrhovatelů parc. č. 1394 (navrhovatelé prakticky nevyužívaný izolovaný pás podél stávající trasy silnice II/151) a do cca poloviny pozemku parc. č. 218/2 (předzahrádka navrhovatelů), koridor D1-Z4 prakticky ruší celou zahradu navrhovatelů na pozemcích parc. č. 218/1 a 219, kde navrhovatelé v létě tráví většinu času, zabírá cca polovinu rozlehlé louky parc. č. 220/2, a zejména pak výrazně snižuje užitnou hodnotu domu čp. 112, který si navrhovatelé svépomocně cca 20 let o víkendech a letních dovolených rekonstruovali právě proto, aby zde každoročně od jara do podzimu mohli v klidu trávit důchod a starat se o vnoučata.

Realizaci koridoru D1-Z4 by namísto toho 40 let pečlivě pěstěná a často využívaná zahrada padla za obětí nové silnice a dům čp. 112 by se ocitl v těsném sevření nové silnice a stávající trasy komunikace II/151, kterou by bylo nutno vzhledem dopravní obslužnosti Velkého

OBEČNÍ ÚŘAD KUNŽAK		pis. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	pracovatel
Č.j.: KUNŽAK	654/KC/21	st. znak

Podolí zachovat. Desítky let úsilí navrhovatelů a jejich rodinných příslušníků by tak přišlo z velké části vniveč.

Důkazy: vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů (příloha č. 7)
vymezení koridoru D1 ve vztahu k nemovitostem navrhovatelů (příloha č. 16)

Vymezení dopravní koridoru D1-Z4 z důvodu řešení téže dopravní závary, k jejímž řešení byl v ÚP Kunžak předtím vymezen dopravní koridor D1, který je k právům navrhovatelů výrazně šetrnější, je tedy zjevným nerespektováním jak zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, tak i skutečnosti, že Nejvyšší správní soud již tentýž koridor D1 ve svém rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) plně aproboval s tím, že vyhovuje zásadě subsidiarity a minimalizace zásahu do práv navrhovatelů a že v jeho rámci je možno dospět (alespoň částečně) k řešení dopravní závary. Nově vymezený koridor D1-Z4 tedy jednoznačně nesplňuje podmínku zákonnosti spočívající v dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, a proto je třeba tomu odpovídající část změny č. 4 ÚP Kunžak pro rozpor se zákonem zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS.

Způsob, jakým se odpůrce vypořádal s námitkami navrhovatelů proti dopravnímu koridoru D1-Z4, pak navíc vykazuje zjevné známky libovůle, když odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti koridoru D1-Z4 je založeno na popírání toho, co sám odpůrce předtím tvrdil ve svém rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti předchozímu koridoru D1.

Zatímco námitkám navrhovatelů proti koridoru D1 odpůrce nevyhověl s odůvodněním, že díky dopravnímu koridoru D1 „*dojde ke zlepšení rozhledových poměrů a budou odstraněny směrové oblouky o nedostatečných poměrech, dále bude odstraněn sklon nivelety, který je v některých úsecích nadměrný*“ (nestránkované opatření o vydání ÚP Kunžak, obsahující též rozhodnutí o námitkách navrhovatelů; zvýraznění doplněno), námitkám navrhovatelů proti koridoru D1-Z4 nevyhověl na základě tvrzení opaku výše uvedeného, konkrétně toho, že „*řešení ... v rámci vymezeného koridoru D1 nepřinese vzhledem ke konfiguraci zástavby a okolního terénu řešení, které odstraní dopravní závary. Výsledkem by byl úsek s nevyhovujícími šířkovými parametry a nedostatečnými poloměry směrových oblouků*“ (s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Odpůrce tedy ohledně dopravního koridoru D1 nejprve tvrdil, že předmětnou dopravní závaru řeší, a to mj. s tím, že budou odstraněny směrové oblouky o nedostatečných poměrech, a nyní ohledně jednoho a téhož dopravního koridoru tvrdí, že tutéž dopravní závaru neřeší, a to mj. s tím, že výsledkem by byl úsek s nedostatečnými poloměry směrových oblouků. I ve své nynější argumentaci si však odpůrce odporuje, když koridor D1, který dle něj (nově) neodstraní předmětnou dopravní závaru, následně v témže odstavci označuje za „*nižší formu nápravy*“, resp. za „*řešení, které by stávající stav dokázalo napravit pouze z části*“ (opět s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Důkazy: relevantní část opatření o vydání ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 12)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Tato vnitřní rozpornost odůvodnění je způsobena tím, že odpůrce si je ve skutečnosti vědom toho, z čeho předtím sám vycházel a k čemu ostatně ve svém rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) dospěl též Nejvyšší správní soud, totiž že v rámci koridoru D1 je možno dospět (alespoň částečně) k řešení předmětné dopravní závary, avšak nyní tvrdí opak, aby účelově odůvodnil vymezení mnohem invazivnějšího koridoru D1-Z4, který dle jeho názoru dotyčnou dopravní

závadu řeší lépe. Paradoxem je, že koridor D1-Z4 ve skutečnosti tuto dopravní závalu neřeší vůbec – k tomu viz podrobněji bod III. d) na s. 24 níže.

Opět se zde vracíme k tomu, že – oproti představám odpůrce – územní plánování v demokratickém státě nemůže izolovaně prosazovat (domnělá) „ideální“ řešení jednoho vybraného veřejného zájmu, ale musí kompromisně vyvažovat všechny soukromé a veřejné zájmy v daném území. To vyplývá jak z ustanovení § 18 odst. 2 SZ, tak z již několikrát zmiňovaného rozhodnutí rozšířeného senátu NSS 1 Ao 1/2009, podle kterého je podmínkou zákonnosti územního plánu mj. skutečnost, že veškerá omezení vlastnických práv z něho vyplývající „*jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu)*“ (zvýraznění doplněno).

Odpůrce svým přístupem Nejvyšším správním soudem postulovanou zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu nijak nerespektuje, naopak ji svévolně nahrazuje jím implicitně prosazovanou zásadou „nejvyšší formy nápravy“, při jejíž aplikaci je „*realizace nižší formy nápravy*“ (terminologie odpůrce na s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak) vyloučena bez ohledu na to, že jde o variantu k vlastnickým právům navrhovatelů bezpochyby šetrnější a Nejvyšším správním soudem již pro řešení dané dopravní závady aprobovanou. K odpůrcem fakticky prosazované zásadě „nejvyšší formy nápravy“ namísto zásady subsidiarity a minimalizace zásahu viz též s. 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, kde odpůrce uvádí, že řešení formou koridoru D1-Z4 „*skýtá nejvyšší míru komfortu pro účastníky silničního provozu*“, resp. že „*nejlépe vyhoví neustále se zvyšujícím intenzitám silničního provozu*“ (zvýraznění doplněno).

Důkaz: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Jako další příklad odpůrcovy libovůle, kdy tento při vypořádávání námitek navrhovatelů uplatňuje vzájemně protichůdná tvrzení podle toho, co se mu zrovna více hodí, lze uvést následující:

Námitkám navrhovatelů proti dopravnímu koridoru D1 odpůrce nevyhověl mj. z důvodu, že „*Jihočeský kraj zadal zpracování nové územní studie, která bude hledat řešení přeložky silnice II/151 na východním okraji Kunžaku. Po vypracování této studie může být trasa následně zpřesněna, ale do té doby je účelné a nutné ponechat koridor v dostatečné šíři pro potencionální řešení, která se mohou objevit ve výše uvedené studii*“ (nestránkované opatření o vydání ÚP Kunžak, obsahující též rozhodnutí o námitkách navrhovatelů; zvýraznění doplněno). Jinými slovy navrhovatelé byli utvrzováni v tom, že trasa silnice II/151 bude na základě nové územní studie zpřesňována v rámci koridoru D1, proto je nutné tento koridor vymezit tak široce, že zasahuje i pozemky navrhovatelů. Šlo přitom o zcela závěrečnou fázi procesu pořizování ÚP Kunžak, když o vypořádání námitek se navrhovatelé z podstaty věci dozvěděli až současně s vydáním ÚP Kunžak, k čemuž došlo 23. října 2008.

Naproti tomu odpůrce ve svém rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti nově vymezenému koridoru D1-Z4 v rozporu s výše uvedeným uvádí, že „*skutečnost, že v rámci vymezeného koridoru D1 nemůže k vyřešení dopravní závady dojít, byla obci Kunžak známa již v době vydání územního plánu*“, přičemž opět odkazuje na územní studii zadanou Jihočeským krajem (s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Tato územní studie, nazvaná „Územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak“, přitom vznikla až v druhé polovině ledna 2009, tj. cca čtvrt roku poté, co odpůrci mělo být údajně z téže studie známo to, že v rámci koridoru D1 nemůže k vyřešení předmětné dopravní

závady dojít. Již tento časový aspekt prokazuje nepravdivost argumentace odpůrce a dále dokládá jeho zjevnou svévoli, resp. libovůli při odůvodňování rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti koridoru D1-Z4.

Důkazy: relevantní část opatření o vydání ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 12)
registrační listy ÚP Kunžak a změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 4)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)

Dle rozhodnutí rozšířeného senátu NSS 1 Ao 1/2009 je přitom součástí zásady subsidiarity a minimalizace zásahu (jakožto podmínky zákonnosti územního plánu) právě též zákaz libovůle. Výše popsané odpůrcovo svévolné nakládání s fakty, jakož i účelové zaujímání zcela protikladných postojů ke koridoru D1 podle toho, co odpůrce v danou dobu zrovna považoval za argumentačně výhodnější, představuje evidentní porušení předmětné zásady, která je pro územně plánovací dokumentaci zcela stěžejní. Nově vymezený koridor D1-Z4 proto ani v tomto ohledu nesplňuje podmínku zákonnosti, a tomu odpovídající část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy i z tohoto důvodu nutné pro rozpor se zákonem zrušit (§ 101d odst. 2 SŘS).

Ve vztahu k předmětné územní studii je ovšem třeba současně zdůraznit, že z ní rozhodně nijak nevyplývá „skutečnost, že v rámci vymezeného koridoru D1 nemůže k vyřešení dopravní závady dojít“, jak nyní účelově (a zcela v rozporu se svým předchozím odůvodňováním koridoru D1) tvrdí odpůrce. Územní studie z roku 2009 obsahuje řešení dopravní závady jak v rámci koridoru D1 (řešení ve studii označované jako „**varianta 1**“), tak v rámci koridoru D1-Z4 („varianta 4“). Konkrétně studie i pro variantu 1 popisuje mj. konkrétní směrové řešení (bod 6.1.1), výškové řešení (bod 6.1.2) a šířkové řešení (bod 6.1.3) předmětné dopravní závady, obdobně jako to činí pro variantu 4.

Logicky pak nikde v této studii není uvedeno, že v rámci varianty 1 (koridoru D1) nemůže k vyřešení dopravní závady dojít, pouze je v ní konstatováno, že „na základě projednání byla jako výsledná varianta vybrána varianta 4“ (s. 14, bod 7), resp. že „při projednání studie dne 15.1. 2009 byla shoda účastníků v dalším sledování varianty 4 jako výsledné varianty“ (s. 15, bod 8). Skutečnost, že ze dvou způsobilých variant preferovali blíže neupřesnění účastníci jednání variantu 4, je však ve zjevném rozporu s argumentací odpůrce, podle které ze studie má vyplývat, že „v rámci vymezeného koridoru D1 nemůže k vyřešení dopravní závady dojít“ (s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Důkazy: územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že odpůrce odmítl v ÚP Kunžak ponechat šetrnější koridor D1 a namísto toho do změny č. 4 ÚP Kunžak prosadil výrazně invazivnější koridor D1-Z4 na základě skutkových závěrů, které z jím odkazované územní studie nijak nevyplývají, resp. jsou s jejím skutečným obsahem v rozporu. Jinými slovy je zřejmé, že skutkový stav, ze kterého odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 vycházel, je v rozporu se spisem (obsahem územní studie z roku 2009), a již z důvodu této vady řízení je nutné tomu odpovídající část změny č. 4 ÚP Kunžak zrušit podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. b) SŘS.

Velmi zarážející je však nejenom odpůrcova dezinterpretace obsahu územní studie z roku 2009, ale též způsob, jakým odpůrce s touto studií dále nakládal. Předmětná studie byla jistě způsobilá v roce 2009 potvrdit (*ex post*) oprávněnost vymezení dopravního koridoru D1 v ÚP Kunžak z roku 2008, neboť v ní obsažená varianta 1 nachází řešení dopravní závady v rámci koridoru D1; tento koridor byl přitom pouze zpřesněním dopravního koridoru D46 již obsaženého v tehdy platném územním plánu velkého územního celku Javořická vrchovina, tedy v nadřazené územně plánovací dokumentaci (k tomu srov. též bod 7.1 územní studie, podle kterého je varianta 1 „v souladu se stávající ÚPD“).

Odpůrce však předmětnou územní studii více než 10 let poté využil jako podklad pro to, aby v ÚP Kunžak vymezil zcela nový a od tehdy platné územně plánovací dokumentace výrazně odlišný koridor D1-Z4, k čemuž však předmětná územní studie bezpochyby nikdy způsobilá nebyla. Nešlo totiž o studii zpracovanou podle § 30 SZ, tj. nedošlo mj. k tomu, aby Krajský úřad Jihočeského kraje jako pořizovatel této studie schválil možnost jejího využití podle § 25 SZ, tedy jako způsobilého územně plánovacího podkladu k pořizování územně plánovací dokumentace či jejích změn; logicky pak nedošlo ani k vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti (oboje srov. § 30 odst. 5 SZ). Touto skutečností se ostatně sám odpůrce v roce 2009 „oháněl“ ve svém vyjádření k návrhu navrhovatelů na zrušení ÚP Kunžak v části týkající se dopravního koridoru D1, když ohledně předmětné územní studie výslovně uvedl, že „tato studie nebyla zpracována podle § 30 stavebního zákona a není zapsána do evidence územně plánovacích dokumentací“ (č. 1. 80 rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1); zvýraznění doplněno).

Vzhledem k tomu, že Krajský úřad Jihočeského kraje jakožto pořizovatel územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak z ledna 2009 neschválil její využití jakožto územně plánovacího podkladu, nedošlo k jejímu vložení do evidence územně plánovací činnosti ani kdykoliv později. To vyplývá jak z jednotlivých ročních přehledů aktuálního stavu územně plánovací dokumentace a vybraných územně plánovacích podkladů obcí a krajů vydávaných Ústavem územního rozvoje (poslední dosud zpracovaná ročenka je za rok 2019), tak z jím provozovaného vyhledávače územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů, kde se ani aktuálně žádné informace o předmětné územní studii nezobrazují. Pro úplnost navrhovatelé dodávají, že Ústav územního rozvoje je organizační složkou státu pověřenou Ministerstvem pro místní rozvoj mj. vedením evidence územně plánovací činnosti ve smyslu § 162 SZ.

Za účelem vyloučení jakýchkoliv pochybností zaslal právní zástupce navrhovatelů Ústavu územního rozvoje dne 12. února 2021 konkrétní žádost o sdělení, zda územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak byla kdykoliv v letech 2009 až 2020 vložena do evidence územně plánovací činnosti, v návaznosti na což Ústav územního rozvoje potvrdil, že k vložení této studie do předmětné evidence nedošlo. Ostatně ani na Geoportálu Jihočeského kraje není v seznamu územních studií pořizovaných Krajským úřadem Jihočeského kraje územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak nikde uvedena, a to na rozdíl od jiných jím pořizovaných územních studií týkajících se silniční dopravní infrastruktury, jako je např. územní studie vedení silnice II/156 v úseku Nové Hrady – hraniční přechod Vyšné/Höhenberg, územní studie silnice I/34 u obce Lásenice či územní studie přeložky silnice II/141 Čičenice.

Důkazy: územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)
relevantní část vyhlášky Jihočeského kraje č. 1/2006 o vymezení závazné části územního plánu velkého územního celku Javořická vrchovina, obsahující též vymezení koridoru D46 (příloha č. 18)

přehled o stavu územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace obce Kunžak za roky 2008 až 2019 a výsledek vyhledávání téhož ke dni 17. května 2021 (příloha č. 19)

přehled o stavu územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace Jihočeského kraje za roky 2008 až 2019 a výsledek vyhledávání téhož ke dni 17. května 2021 (příloha č. 20)

žádost o sdělení informace z Evidence územně plánovací činnosti ze dne 12. února 2021 a odpověď Ústavu územního rozvoje na tuto žádost ze dne 17. února 2021 (příloha č. 21)

seznam územních studií pořizovaných Jihočeským krajem ke dni 15. února 2021 (příloha č. 22)

Z výše citovaných ustanovení § 25 a § 30 SZ vyplývá, že teprve na základě schválení možnosti využití územní či jiné studie jako územně plánovacího podkladu ze strany pořizovatele a následného zápisu této studie do evidence územně plánovací činnosti je možné příslušnou studii využít jako způsobilý podklad pro pořízení územně plánovací dokumentace či jejích změn (obdobně viz též *Machačková, J. a kol.* Stavební zákon. Komentář. 3. vydání. Praha C. H. Beck, 2018, komentář k § 162, s. 1086). Jakékoliv územní, urbanistické či jiné studie, které nebyly pořizovatelem schváleny k využití jako podklad k pořízení územně plánovací dokumentace a jako takové řádně zaevidovány, tedy nejsou způsobilým územně plánovacím podkladem ve smyslu § 25 SZ.

I u zaevidovaných územních studií navíc musí pořizovatel podle § 30 odst. 6 SZ nejpozději do 8 let od posledního vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti prověřit aktuálnost jejího řešení a v případě možnosti dalšího využití územní studie tuto skutečnost opět zaevidovat, jinak Ústav územního rozvoje údaje o územní studii z evidence vypustí s obdobnými důsledky, jako kdyby územní studie zaevidována nebyla.

Ze shora uvedeného je zřejmé, že územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak z ledna 2009 není a nikdy nebyla způsobilým územně plánovacím podkladem ve smyslu § 25 SZ, natož aby pak ve smyslu § 30 odst. 6 SZ byla následně prověřována aktuálnost jejího řešení. Přesto však odpůrce **právě a výlučně tuto územní studii** použil jako podklad pro vymezení kontroverzního dopravního koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak.

Konkrétně již v pokynech pro zpracování návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak, obsažených v odpůrcově zprávě o uplatňování ÚP Kunžak za období 2014 – 2017, zadal odpůrce vymezení nového dopravního koridoru s tím, že „podkladem pro řešení bude ... zpracovaná studie „Územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak“ z roku 2009 s výslednou variantou č. 4“ (s. 7 citované zprávy; zvýraznění doplněno). Pro úplnost lze navíc uvést, že požadavek na vymezení nového dopravního koridoru vnesl odpůrce přesto, že v téže zprávě předtím na s. 3 výslovně uvádí, že v oblasti dopravní a technické infrastruktury nebyly nalezeny žádné problémy k řešení vyplývající z územně analytických podkladů.

Skutečnost, že předmětná územní studie byla pro odpůrce výlučným podkladem pro vymezení koridoru D1-Z4, pak vyplývá též z odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. Odpůrce v něm nejprve konstatuje, že splnění výše uvedeného pokynu na vymezení nového dopravního koridoru, jehož podkladem měla být územní studie z roku 2009 s výslednou variantou č. 4, je „řešeno dílčí změnou Z4/7“ (s. 108), a dále pak na téže straně v rámci vyhodnocení vlivu koridoru D1-Z4 na udržitelný rozvoj území uvádí, že „pro vymezení koridoru je podkladem zpracovaná územní studie „ÚS na průtah silnice II/151 obcí Kunžak z roku 2009“ s výslednou variantou č. 4“ (zvýraznění doplněno).

V části, kde odpůrce konkrétně odůvodňuje předmětnou dílčí změnu Z4/7, pak v intencích výše uvedeného uvádí, že „**podkladem pro vymezení nového koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 je podrobnější dokumentace (Územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak, Pragoprojekt, 2009)**“ (s. 116; zvýraznění doplněno); totéž pak uvádí na s. 134 odůvodnění při popisu dílčí změny Z4/7 z hlediska vyhodnocení důsledků této změny na zemědělský půdní fond.

Na předmětnou územní studii se odpůrce odvolává i v rámci odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatelů proti koridoru D1-Z4, které je součástí odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. Konkrétně např. na s. 150 tohoto odůvodnění odpůrce opět uvádí, že „**podkladem pro vymezení nového koridoru D1-Z4 je podrobnější dokumentace - Územní studie na průtah silnice II/151 obcí Kunžak, zpracovaná firmou Pragoprojekt v roce 2009**“; na uvedenou územní studii se odpůrce odvolává i na s. 152 odůvodnění s tím, že „**její řešení obsahuje varianty 1, 3 a 4**“ a že „**jako nejvhodnější byla vybrána varianta č. 4 a v souladu s ní je ve změně č. 4 vymezen koridor D1-Z4 nahrazující původní koridor D1**“ (zvýraznění v obou případech doplněno).

Důkazy: relevantní část zprávy o uplatňování ÚP Kunžak za období 2014 – 2017, vč. pokynů pro zpracování návrhu změny ÚP Kunžak (příloha č. 23)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Z výše uvedeného je zřejmé, že odpůrce vymezil kontroverzní koridor D1-Z4 na základě územní studie, která **není a nikdy nebyla způsobilým územně plánovacím podkladem**, tedy postupem ve zjevném rozporu s § 25 a § 30 SZ. Došlo tedy k podstatnému porušení ustanovení týkajících se procesu pořizování územně plánovací dokumentace, které mělo za následek **nezákonné vymezení koridoru D1-Z4** ve změně č. 4 ÚP Kunžak. I z důvodu této vady řízení je tedy nutné tomu napadenou část předmětného opatření obecné povahy **zrušit** podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. c) SŘS.

b) Šlo by o výrazný zásah do legitimního očekávání navrhovatelů

Již od počátku 80. let, kdy navrhovatelé dům čp. 112 a související pozemky od matky navrhovatelky nabyli, se mluvilo o tom, že pokud se bude nějakým způsobem upravovat silnice II/151 u výjezdu z Kunžaku směrem na Dačice, bude to přes pozemky, na nichž je postaven protilehlý objekt čp. 113, ve kterém byl dříve provozován mlýn (tzv. Vospělův mlýn).

Tomu odpovídal i následný vývoj, kdy např. v roce 1997 byla vypracována **územní studie**, která se předmětnou dopravní závadou zabývala a jako jednoznačně nejvhodnější řešení zvolila řešení, které počítá s demolicí objektu čp. 113 (tzv. Vospělova mlýna). Tento postup totiž zabezpečuje optimální korekci jednoho z nedostatků silnice II/151, kterým je nepřehledný směrový oblouk vyhýbající se tomuto objektu.

Poté, co toto řešení bylo vyhodnoceno jako řešení nejvhodnější, stalo se i základem pro **územní plán Kunžaku z roku 2001**, jak vyplývá z jeho grafické části, na němž je řešení doporučené územní studií z roku 1997 zakresleno jako návrh dopravního koridoru silnice II. třídy. Tento územní plán platil až do 28. listopadu 2008, kdy nabyl účinnosti současně platný ÚP Kunžak.

I když ÚP Kunžak z roku 2008 v důsledku vyhlášení tzv. Vospělova mlýna kulturní památkou vymezil koridor D1 tak, že nevyžadoval demolici objektu čp. 113 a částečně zasahoval do předzahrádky navrhovatelů, stále to nebylo ve **flagrantním rozporu s legitimním**

očekáváním navrhovatelů, že dopravní závada na silnici II/151 bude řešena úpravou jejího stávajícího trasování, nikoliv zcela novým trasováním v koridoru, který povede přes zadní zahradu a louku navrhovatelů, a zcela dramaticky tak znehodnotí nejen tyto pozemky, ale především užitnou hodnotu jejich chalupy čp. 112.

Toto legitimní očekávání navrhovatelů bylo též v souladu s již zmíněným územním plánem velkého územního celku Javořická vrchovina, který jako nadregionální územní plán platil i pro území Kunžaku v letech 2006 až 2011 a který taktéž řešil průtah silnice II/151 Kunžakem (formou koridoru D46) v rámci jejího stávajícího trasování, nikoliv jakoukoliv jinou trasou. Až do současnosti tedy jde o cca **40 let legitimního očekávání** navrhovatelů, že dopravní závada na silnici II/151 bude řešena v rámci úprav jejího stávajícího trasování.

Důkazy: výkres územní studie z roku 1997 (příloha č. 24)
relevantní část grafické části ÚP Kunžak z roku 2001 (příloha č. 25)
vymezení koridoru D1 v grafické části ÚP Kunžak (příloha č. 15)
relevantní část vyhlášky Jihočeského kraje č. 1/2006 o vymezení závazné části územního plánu velkého územního celku Javořická vrchovina, obsahující též vymezení koridoru D46 (příloha č. 18)

Institut **ochrany legitimního očekávání** je ústavněprávním principem a chrání občany před libovůlí veřejné moci tím, že orgán veřejné moci je povinen jednat v souladu s očekáváním, které tento orgán svými předchozími akty vyvolal a podle něhož adresát veřejné moci (příslušný občan) jednal, resp. přizpůsobil mu své jednání.

V tomto ohledu je vhodné uvést, že Nejvyšší správní soud dříve ve své judikatuře, a to včetně rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1), pojmá institut legitimního očekávání v poněkud užším smyslu, jako očekávání nabytí určitého majetku. V návaznosti na judikaturu Ústavního soudu však následně došlo ze strany Nejvyššího správního soudu ke komplexnějšímu pojetí legitimního očekávání též jakožto součásti obecného požadavku na předvídatelnost aktů veřejné moci.

Konkrétně Nejvyšší správní soud např. ve svém rozsudku ve věci sp. zn. 6 As 98/2016 ze dne 19. dubna 2017 mj. uvedl, že „*v netypičtější podobě se ochrana legitimního očekávání, ve vazbě na ochranu právní jistoty, v oboru správního práva upíná k vázanosti správy vlastní ustálenou správní praxí ... [a] veřejně deklarovanou politikou v mezích správního uvážení*“ (bod 36; zvýraznění doplněno).

V kontextu územního plánování je tedy obec ve smyslu ochrany legitimního očekávání vázána tím, jak předtím dlouhodobě (typicky prostřednictvím jí vydávané územně plánovací dokumentace) deklarovala mj. svoje představy řešení jednotlivých problémů na území obce. Jistě nemůže jít o vázanost absolutní, neboť takto striktní pojetí institutu legitimního očekávání by obcím mohlo bránit v řešení nově vzniklých situací či potřeb na území obce. Na druhou stranu však bezpochyby nelze v rozporu s legitimním očekáváním provádět změny územně plánovací dokumentace, jež mají řešit situaci, která v obci existuje již mnoho desítek let. A to tím spíše, pokud je k legitimním očekáváním šetrnější řešení příslušné situace obsaženo již v existující územně plánovací dokumentaci.

Opět je zde vhodné zopakovat, že územní plánování v demokratickém státě nemůže svévolně prosazovat (domnělá) „ideální“ řešení jednoho vybraného veřejného zájmu, jak se o to zjevně pokouší odpůrce, nýbrž je třeba kompromisně vyvažovat jednotlivé soukromé a veřejné zájmy v daném území, přičemž příslušnému legitimnímu očekávání je třeba přiřadit o to větší váhu, oč déle toto legitimní očekávání trvá.

Odpůrce se k argumentům navrhovatelů ohledně cca 40 let jejich legitimního očekávání týkajícího se způsobu řešení předmětné dopravní závady, založeného mj. na územní studii z roku 1997, územním plánu obce Kunžak z roku 2001 a územním plánu obce Kunžak z roku 2008, ve svém rozhodnutí o námitkách navrhovatelů prakticky nijak nevyjádřil. Namísto toho ve svém rozhodnutí o námitkách absurdně dovozuje absenci legitimního očekávání navrhovatelů ze skutečnosti, že v návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (z roku 2010) byl obsažen koridor D38/1, vymezený v obdobné trase jako napadený koridor D1-Z4; dle odpůrce tak „*namítající o novém možném řešení věděli a nelze přijmout tvrzení o zásahu do legitimního očekávání namítajících*“ (s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Koridor D38/1 přitom Jihočeský kraj z návrhu svých Zásad územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) vypustil právě na základě připomínek navrhovatelů, ve kterých argumentovali mj. právě jejich legitimním očekáváním ve smyslu výše uvedeného. Připomínkám navrhovatelů Jihočeský kraj vyhověl s odůvodněním, že vypuštění koridoru D38/1 doporučuje též materiál „Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje“, a navíc dodal, že „*bude ponecháno řešení dle platného územního plánu Kunžaku, které počítá s homogenizací parametrů stávající silnice*“ (s. 299 odůvodnění ZÚR Jihočeského kraje; zvýraznění doplněno). Navrhovatele tedy tento způsob vypořádání jejich připomínek logicky naopak utvrdil v jejich legitimním očekávání, že řešení dopravní závady bude spočívat v rámci úprav parametrů stávající silnice, a je dalším výrazem argumentační svévole odpůrce, že z toho dovozuje opak.

Pokud odpůrce dále proti legitimnímu očekávání navrhovatelů namítá, že jim „*bylo známo, že nelze najít optimální řešení v rámci vymezeného koridoru D1 v ÚP Kunžak*“ (s. 152 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno), pak tím pouze potvrzuje to, že nehodlá respektovat zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu ve smyslu rozhodnutí rozšířeného senátu NSS 1 Ao 1/2009, a namísto toho svévolně prosazuje jakousi „zásadu nejvyšší formy nápravy“ bez ohledu na vlastnická práva navrhovatelů, jejich legitimní očekávání a existenci šetnějšího řešení v rámci koridoru D1, které odpůrce sám předtím do ÚP Kunžak prosadil.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
relevantní část odůvodnění ZÚR Jihočeského kraje, včetně vypořádání připomínek navrhovatelů proti koridoru D38/1 (příloha č. 26)

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že změnou č. 4 ÚP Kunžak obsahující dopravní koridor D1-Z4, který vymezuje průtah silnice II/151 ve zcela jiném trasování, než jak to odpovídá cca 40letému očekávání navrhovatelů, došlo **k výraznému a zcela neproporcionálnímu zásahu do jejich dlouhodobého legitimního očekávání**. Jde tak o zjevné porušení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, když předtím vymezený koridor D1, který i dle rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) dostatečným způsobem řešil tutéž dopravní závadu, zasahoval do legitimního očekávání navrhovatelů mnohem méně. Přijatá změna č. 4 ÚP Kunžak je tak v dané části **ve zjevném rozporu se zákonem**, a je tudíž třeba tuto část **zrušit** též podle § 101d odst. 2 SŘS.

c) Veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví je možné zesouladit s veřejným zájmem na odstranění dopravní závady

Změna č. 4 ÚP Kunžak – jakož i každá z předchozích verzí aktuálního ÚP Kunžak – dosti nepochopitelně vyjímá veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví souvisejícího s tzv.

Vospělovým mlýnem z okruhu všech veřejných zájmů a povyšuje jej nad všechny ostatní veřejné zájmy, nemluvě o zájmech soukromých.

Tento **nevyvážený přístup** je v rozporu nejen s logikou věci, ale zejména s jednoznačným zněním stavebního zákona, který požaduje vyvažování jednotlivých veřejných a soukromých zájmů a dosažení jejich obecně prospěšného souladu (viz např. výše již zmíněný § 18 odst. 2 SZ). Změna č. 4 ÚP Kunžak však přesto veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví v podobě tzv. Vospělova mlýna naprosto absolutizuje a podřizuje mu všechny ostatní veřejné i soukromé zájmy.

Je třeba jasně říci, že **žádný veřejný ani soukromý zájem nestojí nad ostatními**, ale každý z nich je pouze jedním ze zájmů, které je třeba v rámci územního plánování vzájemně zesouladit. Nikdo nezpochybňuje veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví, vedle tohoto zájmu však existuje např. zájem na prevenci sucha a nedostatku vody, zájem na ochraně zvláště chráněných živočichů, zájem na ochraně nezastavěného území, zájem na ochraně zemědělského původního fondu, zájem na ochraně krajinného rázu, zájem na zastavení úbytku obyvatel obcí, zájem na hospodárném vynakládání veřejných prostředků, jakož i zájem na ochraně legitimního očekávání a zájem na ochraně vlastnického práva.

Dále je vhodné uvést, že **smyslem prosazování veřejných zájmů je chránit veřejný zájem, nikoliv zájem soukromý**. To platí i pro veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví, který by se nikdy neměl stát nástrojem k prosazování soukromých zájmů jednotlivých vlastníků, neboť k prosazování soukromých zájmů jsou určeny jiné právní prostředky.

V tomto kontextu nelze přehlédnout, že ačkoliv tzv. Vospělův mlýn svému účelu nesloužil již od roku 1950 a JUDr. Vospěl, současný majitel budovy čp. 113 a potomek provozovatelů mlýna, nabyt příslušné nemovitosti (v rámci dědictví) již v roce 1990, zájem o ochranu kulturního dědictví se v něm probudil až v roce 2007, kdy podal k Ministerstvu kultury podnět na prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku.

„Shodou okolností“ to bylo poté, co se začala blížit realizace dlouhodobého záměru odstranění dopravní závady silnice II/151 úpravou jejího trasování přes areál tzv. Vospělova mlýna, co se toto řešení z územního plánu Kunžaku z roku 2001 promítlo též do konceptu nového ÚP Kunžak a co námitkám JUDr. Vospěla proti tomuto vymezení koridoru D1 zastupitelstvo Kunžaku koncem roku 2006 nevyhovělo.

Ministerstvo kultury tak bylo nevědomky zataženo do řešení čistě soukromých zájmů současného majitele budovy čp. 113, který pod pláštěm ochrany kulturního dědictví ve skutečnosti sledoval jenom ochranu svých partikulárních zájmů, ač o dlouhodobém záměru na trasování silnice II/151 přes jím vlastněný areál velmi dobře věděl. Podstatnou roli sehrálo též tehdejší stanovisko Městského úřadu Jindřichův Hradec, který jako jediný z úřadů oslovených v rámci řízení zahájeného Ministerstvem kultury výrazněji podporoval prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku, ač objektivně je jeho historická hodnota sporná. Je jistě jen opětovnou shodou okolností, že JUDr. Vospěl v minulosti dlouhodobě v Jindřichově Hradci pracoval pro Policii ČR a s Městským úřadem Jindřichův Hradec byl z titulu své funkce v opakovaném kontaktu.

Jak vyplývá z rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. 11088/2007 ze dne 8. ledna 2008 o prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku, oproti stanovisku Městského úřadu Jindřichův Hradec naopak Krajský úřad Jihočeského kraje uvedl, že „*v Jihočeském kraji je dochováno značné množství obdobných vodních mlýnů a lze nalézt výrazně starší, které se rovněž dochovaly v relativně dobrém stavu*“ a poukázal na skutečnost, že kromě obytné

budovy s mlýnicí, ve které se nachází dochované mléci zařízení, jde o „**běžné hospodářské budovy**“ (s. 2 předmětného rozhodnutí; zvýraznění doplněno).

Každopádně díky prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku se JUDr. Vospělovi podařilo zamezit tomu, aby v ÚP Kunžak (vydaném dne 23. října 2008) byl koridor D1 vymezen stejným způsobem, jako tomu bylo v územním plánu Kunžaku z roku 2001 a v dřívějších územně plánovacích podkladech a dokumentech. V důsledku toho musela obec Kunžak ve svém územním plánu zvolit řešení dopravní závady silnice II/151 úpravou koridoru D1 tak, že se vyhýbá objektu čp. 113 a zasahuje částečně mj. do předzahrádky navrhovatelů.

Jak však již bylo výše zmíněno, zájem na ochraně kulturního dědictví nestojí nad ostatními veřejnými či soukromými zájmy, tím méně pak v případě, že majiteli budovy čp. 113 zjevně nešlo o ochranu kulturního dědictví, ale o překažení dlouhodobě plánovaného způsobu řešení dopravní závady silnice II/151. Na druhou stranu, pokud zde skutečně existují kulturní hodnoty, tyto je třeba chránit, ovšem způsobem souladným s ostatními oprávněnými zájmy. Toho lze ovšem v daném případě dosáhnout též jiným a vhodnějším způsobem, než rezignací na dlouhodobě plánovaný způsob řešení dopravní závady na silnici II/151. Konkrétně:

Z rozhodnutí Ministerstva kultury o prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku vyplývá, že **samo ministerstvo za významné považuje (pouze) „zachování mlýnského zařízení (pochází z konce 19. století a první poloviny 20. století), jež nebylo elektrifikováno, a pro jeho pohon byla používána výhradně vodní síla“**. Naproti tomu ohledně vlastního areálu mlýna rozhodnutí Ministerstva kultury uvádí, že je „**z památkového hlediska znehodnocen řadou novodobých úprav**“ (s. 3 citovaného rozhodnutí; zvýraznění doplněno).

Důkaz: rozhodnutí Ministerstva kultury o prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku ze dne 8. ledna 2008 (příloha č. 27)

Z toho vyplývá, že z hlediska ochrany kulturního dědictví je **cenné pouze technologické mlýnské zařízení**, které je ve výroku rozhodnutí též podrobně specifikováno (jsou tam uvedeny např. dopravníky a násypky na obilí a mouku, palcové kolo, mlýnské stolice na žitnou a pšeničnou mouku, míchačka na mouku, šrotovník, loupačka na obilí a výrobu krup, soustava sít s pytlí na moučný prach); současně je mlýnské zařízení zachyceno ve fotodokumentaci mlýnského zařízení, která je nedílnou součástí předmětného rozhodnutí.

Naproti tomu vlastní objekt mlýna (soubor nemovitostí čp. 113) významnější památkovou hodnotu nemá, neboť z památkového hlediska byl znehodnocen řadou novodobých úprav, proto v rozhodnutí Ministerstva kultury fotodokumentace těchto nemovitostí ani není obsažena. Objekt ostatně nemá ani základní vnější atributy vodního mlýna, jako je vodní kolo s náhonem, neboť mlýnské kolo se vůbec nedochovalo a z původního náhonu je jenom plevelem zarostlé torzo.

Za shora uvedeného stavu lze adekvátně zesouladit veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví a veřejný zájem na odstranění dopravní závady tím, že **památková ochrana bude zúžena na mlýnské zařízení** (historickou mlýnskou technologii) jakožto soubor movitých věcí. Jak totiž vyplývá z výše citovaného rozhodnutí o prohlášení za kulturní památku, právě zachování tohoto mlýnského zařízení z konce 19. století a první poloviny 20. století považuje Ministerstvo kultury za významné, a **smysl památkové ochrany** by tak byl i při navrhovaném zúžení (částečném zrušení) památkové ochrany **plně zachován**.

Památková ochrana toliko souboru movitých věcí by pak umožňovala **jeho přemístění** na jiné (nejlépe veřejně přístupné) místo, jak to předpokládá též § 18 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (dále jen „**památkový zákon**“). Tím by došlo k zachování tohoto

OBEČNÍ ÚŘAD KUNŽAK		Cís. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	Pracovatel LK
Č.j.: KUNŽAK/	674/2021	Znak

předmětu kulturního dědictví i v případě vedení trasy silnice II/151 přes pozemky tzv. Vospělova mlýna, jak to bylo předpokládáno mj. v územním plánu Kunžaku z roku 2001 i v původním konceptu ÚP Kunžak z roku 2008.

Za situace, kdy předmětná mlýnská technologie nebyla dosud nikdy veřejně přístupná (a veřejnost o ní povýtce ani neví), bylo by její veřejné zpřístupnění na vhodném místě navíc i skutečným naplněním účelu památkového zákona, kterým je mj. **péče o zpřístupňování** a vhodné využívání kulturních památek. Jde samozřejmě primárně o rozhodnutí vlastníka, jak s jím vlastněnou movitou kulturní památkou naloží. Byla by to však pro JUDr. Vospělu možnost, jak skutečně naplnit jím deklarovaný zájem o památkovou ochranu, ať již ve vlastní režii či návaznosti na darování mlýnského zařízení některé z veřejnoprávních institucí, jako je např. Muzeum Jindřichohradecka.

Pro úplnost lze uvést, že památkový zákon počítá i s přemísťováním staveb (§ 18 odst. 1 zákona), to je však praktické spíše u drobných staveb, případně je to využíváno u historicky velmi cenných budov, jako tomu bylo např. u přemístění kostela Nanebevzetí Panny Marie v Mostě v roce 1975. S přemístěním drobné stavby (křížku v krajině) ostatně změna č. 4 ÚP Kunžak počítá v případě dopravního koridoru D4-Z4 na západním okraji katastrálního území Kunžak (viz s. 101 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Jestliže památkový zákon počítá s přemísťováním staveb, tím spíše je pak možné přemístění mlýnského zařízení jakožto souboru movitých věcí.

Kromě zúžení památkové ochrany tzv. Vospělova mlýna pouze na památkově cenný soubor mlýnského zařízení (což odpovídá částečnému zrušení památkové ochrany), existuje též možnost úplného **zrušení prohlášení za kulturní památku** podle § 8 odst. 1 památkového zákona. O to může požádat kromě vlastníka též subjekt, který na zrušení prohlášení věci za kulturní památku prokáže právní zájem. Takovým subjektem **je samozřejmě i obec Kunžak** za stávající situace, kdy prohlášení budovy čp. 113 za kulturní památku brání několik desetiletí plánovanému způsobu územního rozvoje v oblasti dopravní infrastruktury (to je zároveň závažný důvod, pro který může Ministerstvo kultury prohlášení tzv. Vospělova mlýna za kulturní památku zrušit).

Právě **dlouhodobost záměru** řešení předmětné dopravní závady způsobem přes areál tzv. Vospělova mlýna je ve spojení s veřejným zájmem na bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy **velmi výrazným argumentem** ve prospěch zrušení prohlášení objektu čp. 113 za kulturní památku, nebo alespoň pro omezení památkové ochrany pouze na ty věci, které Ministerstvo považuje za památkově cenné, tj. soubor mlýnského zařízení.

Obě výše uvedené varianty lze ostatně **spojit do jediné žádosti** obce Kunžak s tím, že bude ponecháno na rozhodnutí Ministerstva kultury, zda střet uvedených dvou legitimních veřejných zájmů vyhodnotí ve prospěch zrušení památkové ochrany tzv. Vospělova mlýna jako celku, nebo toliko omezením této památkové ochrany na soubor mlýnského zařízení. Při tomto rozhodování by mělo vzít do úvahy, kolik obdobných mlýnů, resp. mlýnských zařízení se na území Jihočeského kraje, resp. celé ČR nachází, a to se zřetelem k tomu, že je třeba nalézt oboustranně přijatelný soulad dvou proti sobě stojících veřejných zájmů, z nichž jeden není nadřazen druhému.

Pro úplnost je vhodné uvést, že Nejvyšší správní soud se ve svém rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) k obdobné argumentaci navrhovatelů uvedl, že „*odpůrce má možnost návrh ministerstvu kultury podat, není to však jeho povinností, a není ani možno po něm takové jednání vynucovat*“ (č. l. 88 až 89). S touto argumentací je jistě možno v obecné rovině souhlasit a lze ji s odstupem času považovat i za adekvátní hodnocení tehdejší situace, kdy na takový

návrh nebyl v té době dostatečný časový prostor a šlo o dopravní koridor D1, který předmětnou dopravní závalu řešil v širších intencích dlouhodobě plánovaného řešení, tedy úpravou trasování stávající silnice II/151.

Od doby vydání citovaného rozsudku (říjen 2009) do doby vydání změny č. 4 ÚP Kunžak (duben 2020) však již uběhlo více než 10 let, během kterých měl odpůrce více než dostatek času na to, aby se pokusil zesouladit veřejný zájem na odstranění dopravní závady a veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví např. tím, že podá návrh na zúžení památkové ochrany tzv. Vospělova mlýna pouze na jeho mlýnské zařízení, které jediné je i dle samotného rozhodnutí Ministerstva kultury památkově významné, když vlastní budova čp. 113 byla z památkového hlediska znehodnocena řadou novodobých úprav.

To však odpůrce bohužel neučinil, a vlastní nečinností tak doposud brání způsobu řešení dopravní závady silnice II/151, který byl plánován desítky let předtím. Za této situace odpůrce, namísto aby v ÚP Kunžak ponechal jím samotným prosazený způsob řešení dopravní závady formou koridoru D1, do změny č. 4 ÚP Kunžak „protlačil“ výrazně invazivnější koridor D1-Z4 ve zcela nové trase. Tento koridor přitom jeden veřejný zájem (tvrzené odstranění dopravní závady) „řeší“ – navíc pouze domněle – nejen na úkor vlastnických práv a legitimního očekávání navrhovatelů, ale též na úkor mnoha jiných veřejných zájmů, jak je popsáno dále v textu tohoto návrhu.

Jakkoliv tedy odpůrce v obecné rovině skutečně nemá povinnost výše uvedený návrh Ministerstvu kultury podat, zároveň je ve smyslu zásad územního plánování vyjádřených v § 18 odst. 2 SZ povinen jednat s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. V daném konkrétním případě to znamená vyvíjet aktivní kroky k zesouladení zájmu na ochraně památkově relevantních hodnot tzv. Vospělova mlýna a ostatních veřejných i soukromých zájmů.

Odpůrce po více než 10 let žádné takové aktivní kroky neučinil, a v odůvodnění rozhodnutí o námitkách navrhovatelů namísto toho hledá zástupné důvody, proč tak údajně učinit nelze. Konkrétně odpůrce uvádí, že „**vyhlášení kulturní památky nelze zpochybňovat a nelze jej v územně plánovací dokumentaci nerespektovat**“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Přitom vůbec nejde o zpochybňování či nerespektování vyhlášení kulturní památky, ale o využití zákonného práva obce podat k Ministerstvu kultury žádost o zrušení, resp. zúžení památkové ochrany již vyhlášené kulturní památky pouze na ty hodnoty, které jsou i dle samotného rozhodnutí Ministerstva kultury skutečně památkově relevantní.

Pokrytectví výše uvedené argumentace odpůrce pak zvláště vyniká ve světle skutečnosti, že odpůrce při vymezení dopravního koridoru nejenže nerespektoval, nýbrž zcela ignoroval již v roce 1958 vyhlášenou nemovitou kulturní památku, konkrétně **silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého**, což je původně barokní most z poloviny 18. století (blíže k tomu viz bod IV.2 c) na s. 50 níže). Ochranu této nemovité kulturní památky odpůrce při vymezování koridoru D1-Z4 svévolně zúžil pouze na ochranu sochy sv. Jana Nepomuckého, se kterou nakládá jakožto s movitou kulturní památkou s možností jejího přemístění. Odpůrce tedy na jedné straně zcela svévolně zredukoval památkovou ochranu celého silničního mostu pouze na sochu na tomto mostě se nacházející, na druhé straně svoji více než 10letou pasivitu ve věci zúžení památkové ochrany tzv. Vospělova mlýna cestou zákonných prostředků vysvětluje nutností respektovat akt vyhlášení kulturní památky.

Ještě více zavádějící je pak argumentace odpůrce, že „**veřejný zájem na zachování dané kulturní památky konstatovala i Komise Ministerstva kultury pro program Podpora obnovy**

kulturních památek prostřednictvím obcí s rozšířenou působností v roce 2012, kdy poskytla na obnovu výplní v 2. NP mlýna účelový finanční příspěvek“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno).

Předně, jak vyplývá již z názvu předmětného programu, jde o program administrovaný obcemi s rozšířenou působností, nikoliv Ministerstvem kultury, které v daném programu funguje primárně jako poskytovatel dotací jednotlivým vlastníkům kulturních památek. Tato skutečnost pak vyplývá i ze zásad Ministerstva kultury pro užití prostředků pro tento program č. j. 18909/2008, platných též v roce 2012 (dále jen „Zásady MK“), kde je výslovně uvedeno, že žádosti o poskytnutí příspěvku posuzují z hlediska věcného i formálního obce s rozšířenou působností (s. 3, bod 10 Zásad MK). Teprve následně žádosti projednává Ministerstvo kultury ve své „Komisi pro Program“, tato komise však již žádosti znovu nepřezkoumává (to by bylo dosti neefektivní), nýbrž se vyjadřuje k navržené výši finanční podpory s ohledem na rozpis schváleného státního rozpočtu pro příslušný rok (s. 3, bod 12 Zásad MK); proto také na finanční příspěvky není právní nárok (s. 2, bod 11 Zásad MK). V případě tzv. Vospělova mlýna pak šlo o administraci ze strany Městského úřadu Jindřichův Hradec, který je současně pořizovatelem změny č. 4 ÚP Kunžak.

Za druhé, jak taktéž vyplývá z názvu předmětného programu, jde o podporu obnovy kulturních památek, nikoliv o jakési přezkoumávání „veřejného zájmu na zachování dané kulturní památky“, jak to dezinterpretuje odpůrce. To jednoznačně vyplývá i ze Zásad MK, podle kterých vlastníci kulturní památky k vyplněnímu formuláři žádosti o poskytnutí příspěvku dokládá mj. stavební povolení či sdělení k ohlášení stavebních prací, podepsanou smlouvu o dílo, položkový rozpočet a podrobnou fotodokumentaci technického stavu těch částí kulturní památky, ke kterým se váže žádost o příspěvek (s. 3, bod 9 písm. e) až h) Zásad MK), tedy dokumenty, které souvisí čistě s obnovou příslušné kulturní památky.

Za třetí je vhodné pro úplnost specifikovat, co se skrývá za slovy „účelový finanční příspěvek na obnovu výplní v 2. NP mlýna“, které mnohoznačně používá odpůrce. Jak vyplývá ze souhrnné zprávy předmětného programu za rok 2012, „obnova výplní v 2. NP mlýna“ ve skutečnosti představovala repasí 9 oken v obytné části mlýna, blíže nespecifikovaným „účelovým finančním příspěvkem“ pak byla částka 50 tisíc Kč, tedy nejnižší možná výše příspěvku v předmětném programu (s. 2, bod 8 Zásad MK). Příjemcem této částky byla Alena Látalová, což je dcera JUDr. Vospěla a druhá spolumatelka tzv. Vospělova mlýna.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
zásady programu Podpora obnovy kulturních památek prostřednictvím obcí s rozšířenou působností, platné též pro rok 2012 (příloha č. 28)
relevantní část souhrnné zprávy o programu Podpora obnovy kulturních památek pro správní území obce s rozšířenou působností Jindřichův Hradec za rok 2012 (příloha č. 29)

Pokud výše uvedené tři body shrneme, dojdeme k závěru, že odpůrce přiznání minimální výše příspěvku na repasí 9 oken, administrované Městským úřadem Jindřichův Hradec, vydává za skutečnost, že Komise Ministerstva kultury konstatovala veřejný zájem na zachování tzv. Vospělova mlýna. Jde tak o další příklad argumentační svévole odpůrce, s jakou tento prosazoval vymezení koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak, a to nejen na úkor zájmů navrhovatelů a dalších koridorem D1-Z4 dotčených vlastníků, ale též na úkor všech ostatních veřejných zájmů.

Ze shrnutí celého tohoto bodu pak vyplývá, že odpůrce ani na časovém prostoru přesahujícím celou jednu dekádu neučinil žádné kroky za účelem zesouladění zájmu na ochraně památkově relevantních hodnot tzv. Vospělova mlýna a ostatních veřejných i soukromých zájmů formou zúžení památkové ochrany předmětného mlýna. Tato jeho dlouhodobá pasivita mu proto přirozeně nemůže zakládat jakékoliv oprávnění, aby zasahoval do těch veřejných a soukromých zájmů, k jejichž ochraně a zohlednění měly jím neučiněné kroky směřovat. Opačný přístup by byl ve zjevném rozporu s elementárními požadavky na řádný výkon veřejné správy, včetně zákazu libovůle.

Odpůrce však přesto do změny č. 4 ÚP Kunžak prosadil koridor D1-Z4, který má zcela odlišné a do ostatních veřejných zájmů a soukromých práv navrhovatelů výrazně invazivnější trasování jak v porovnání s předchozím řešením dopravní závary formou koridoru D1, tak i v porovnání s původně plánovaným řešením přes tzv. Vospělův mlýn. Je tedy zřejmé, že vymezení koridoru D1-Z4 je ve zjevném rozporu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu, včetně v ní obsaženého zákazu libovůle, a i z tohoto důvodu je třeba tomu odpovídající část změny č. 4 ÚP Kunžak ve smyslu § 101d odst. 2 SŘS pro nezákonnost zrušit.

d) Vymezený koridor D1-Z4 není způsobilý předmětnou dopravní závalu vyřešit

V rozhodnutí rozšířeného senátu NSS 1 Ao 1/2009 formulovaná zásada subsidiarity a minimalizace zásahu je pro posuzování zákonnosti územních plánů jednou z nejvýznamnějších. Jak však již bylo uvedeno na s. 6 výše, v širším kontextu jde o **součást obecnějšího požadavku na proporcionalitu (přiměřenost)** v rámci algoritmu přezkumu všech opatření obecné povahy, který byl Nejvyšším správním soudem formulován již v rozhodnutí č. j. 1 Ao 1/2005. Dle tohoto rozhodnutí je proporcionalita v širším smyslu posuzována též z hlediska tzv. **kritéria vhodnosti**, v rámci kterého se soud věnuje též otázce, zda dané opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl.

Je přitom zřejmé, že ani z tohoto hlediska nemůže koridor D1-Z4 obstát. Na s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak odpůrce předmětnou dopravní závalu popisuje s tím, že poukazuje na nevhodné směrové vedení komunikace, nevyhovující šířkové uspořádání a skutečnost, že „*výškové poměry silnice jsou ve velkém stoupání (silnice při výjezdu z Kunžaku dosahuje podélný spád až 11,4 %)*“.

Tuto dopravní závalu ovšem nově vymezený koridor D1-Z4 (na rozdíl od předchozího koridoru D1) naprosto nijak neřeší, neboť i po vybudování nové silnice v koridoru D1-Z4 by výše uvedená **závada na stávající komunikaci nadále přetrvávala**, aniž by se cokoliv na jejích směrových, šířkových či výškových poměrech zlepšilo. Jde totiž o komunikaci, kterou je třeba v obci Kunžak ponechat, neboť je zcela zásadní pro dopravní obslužnost Velkého Podolí, zejména pokud jde o domy čp. 112, 113, 249, 268, 299, 304, 309 a 311.

Realizace koridoru D1-Z4 by tak pouze vytvořila další (mnohem větší) problémy související s umístěním zcela nové trasy silnice II/151, avšak původní problém by zůstal zcela nevyřešen. S ohledem na místní poměry lze předmětnou dopravní závalu vyřešit **pouze úpravou stávajícího trasování silnice II/151**, tj. v rámci koridoru D1 vymezeného předtím v ÚP Kunžak po dobu téměř 12 let, případně v rámci koridoru vedoucího přes areál tzv. Vospělova mlýna, jak to bylo ještě dříve plánováno po dobu několika desítek let.

Jak již bylo výše diskutováno, i z územní studie z roku 2009 jednoznačně vyplývá, že předmětnou dopravní závalu lze vyřešit v rámci koridoru D1 (řešení ve studii označované jako „varianta 1“), když předmětná studie pro variantu popisuje mj. konkrétní směrové řešení

(bod 6.1.1), výškové řešení (bod 6.1.2) a šířkové řešení (bod 6.1.3), obdobně jako to uvedená studie činí pro variantu 4 odpovídající koridoru D1-Z4.

Z předmětné územní studie navíc vyplývá, že i v některých parametrických ohledech je varianta 1 (odpovídající koridoru D1) lepší, než odpůrcem prosazovaná varianta 4 (koridor D1-Z4). Konkrétně jde o výškové řešení, když varianta 1 snižuje podélný spád (tzv. sklon nivelety) ze současných až 11,4 % na 6 % (s. 9, bod 6.1.2 územní studie), zatímco v případě varianty 4 stoupá niveleta ve sklonu 7 % (s. 11, bod 6.3.2 územní studie). Důvodem je skutečnost, že koridor D1 respektuje krajinu, a vede tudíž silnici „bokem“ místního kopce, kdežto koridor D1-Z4 je bez respektu k profilu krajiny veden prakticky přímo proti vrstevnicím místního kopce.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)

Z výše uvedeného vyplývá, že odpůrce do změny č. 4 ÚP Kunžak prosadil koridor D1-Z4 přesto, že tento koridor vůbec neumožňuje dosáhnout odpůrcem deklarovaný cíl, tedy řešení dopravní závary odpůrcem podrobně popisované na s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. Na rozdíl od předchozích verzí ÚP Kunžak, obsahujících koridor D1, totiž v důsledku změny č. 4 není dopravní závara v předmětném úseku řešena vůbec, a namísto toho je plánováno ponechání dosavadního nevyhovujícího stavu dané komunikace. Je tedy zřejmé, že vymezení koridoru D1-Z4 je v tomto ohledu ve zjevném rozporu se zásadou proporcionality (přiměřenosti) v širším smyslu, jak tento pojem vyplývá z rozhodnutí 1 Ao 1/2005, a i z tohoto důvodu je třeba tomu odpovídající část změny č. 4 ÚP Kunžak pro nezákonnost **zrušit** (§ 101d odst. 2 SŘS).

Shora popsany rozpor mezi deklarovaným cílem a zvoleným řešením způsobuje též vnitřní rozpornost změny č. 4 ÚP Kunžak v tomto směru, konkrétně rozpornost jednotlivých pasáží odůvodnění, jakož i rozpornost jednotlivých pasáží odůvodnění a výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak, jak je podrobně rozebráno níže.

Odpůrce na jedné straně deklaruje, že „*důvodem záměru je řešení dopravní závary na silnici II/151 v prostoru při vjezdu do Kunžaku od Dačic*“, přičemž poukazuje mj. na nevhodné směrové vedení komunikace, nevyhovující šířkové uspořádání a velké stoupání silnice (s. 116 odůvodnění). To odpůrce v odůvodnění dále rozvádí tak, že „*záměr v koridoru D1-Z4 významnou měrou přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu odstraněním nedostatečných rozhledových poměrů ve stávající zástavbě a dále nevhodných šířkových a sklonových poměrů*“ (s. 117 odůvodnění; zvýraznění doplněno). Obdobně na s. 148 a znovu též na s. 157 odůvodnění uvádí, že „*dojde k odstranění nedostatečných rozhledových poměrů ve stávající zástavbě*“ (zvýraznění doplněno).

Odpůrce tedy deklaruje, že řešení předmětné dopravní závary má spočívat v odstranění této závary ve stávající trase, resp. zástavbě. Ostatně výslovně to potvrzuje též na s. 149 odůvodnění, když uvádí, že vymezený koridor D1-Z4 „*zcela odstraní stávající vzniklou dopravní závaru na inkriminované trase*“ (zvýraznění doplněno). Obdobně na s. 96 odůvodnění uvádí, že „*částečná fragmentace krajiny způsobená přeložkou silnice II/151 (plocha D1-Z4) ... je kompenzována odstraněním dopravních závad*“ (zvýraznění doplněno).

V přímém rozporu s tím ovšem odpůrce na s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak (ve vztahu k námitkám navrhovatelů) uvádí, že po realizaci koridoru D1-Z4 „*nebude stávající problémový úsek komunikace již využíván pro tranzitní dopravu*“, a že „*vzhledem k následně nízké až minimální intenzitě provozu nebude již dopravní závara překážkou*“.

pro bezpečnost silničního provozu v inkriminovaném místě" (s. 153 odůvodnění; zvýraznění doplněno). Jinými slovy odpůrce nejprve nutnost koridoru D1-Z4 odůvodňuje tím, že má odstranit konkrétní dopravní závalu, aby následně uváděl důvody, proč ponechání téže dopravní závalu (jeho vlastními slovy „problémového úseku komunikace“, resp. „inkriminovaného místa“) bez jakéhokoliv řešení není z hlediska bezpečnosti silničního provozu údajně problém.

Tato zjevná vnitřní rozpornost je důsledkem skutečnosti, že při nutnosti zachovat stávající úsek předmětné komunikace z důvodu dopravní obslužnosti Velkého Podolí lze předmětnou dopravní závalu skutečně vyřešit toliko homogenizací, tj. úpravou stávajícího trasování silnice II/151, nikoliv prostřednictvím přeložky, tedy zcela nového trasování předmětné silnice, jako to prostřednictvím koridoru D1-Z4 učinil odpůrce.

Odpůrce se tuto logickou skutečnost snaží zakrývat tím, že jím vymezenou přeložku (jak je koridor D1-Z4 korektně označován ve výrokové části i ve většině pasáží odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak) při odůvodňování svého rozhodnutí o námitkách navrhovatelů účelově vydává za homogenizaci, konkrétně za jakousi „homogenizaci ve smyslu ZÚR Jihočeského kraje“. Prostřednictvím až parodicky vyznívající slovní ekvilibristiky odpůrce dovozuje, že jeden a tentýž způsob vedení koridoru D1-Z4 je zároveň přeložkou i homogenizací, konkrétně že se jedná o „přeložku komunikací na úrovni obce – tj. pro řešení v územním plánu“, avšak „na úrovni kraje – tj. pro řešení v ZÚR ... se bude jednat o homogenizaci“ (s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Pojem „homogenizace“ je přitom v ZÚR Jihočeského kraje jednoznačně vymezen jako „úprava stávající komunikace do parametrů odpovídajících příslušným normám, ... tj. zejména rozšíření, úpravy na normový profil, směrové vedení a úprava nivelety“ (s. 25 ZÚR Jihočeského kraje, poznámka pod čarou č. 18; zvýraznění doplněno). Ostatně tuto definici odpůrce sám cituje na s. 148 – 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, aniž by jí ovšem následně respektoval.

Je tedy zřejmé, že jakákoliv přeložka, tj. vedení příslušné komunikace zcela jinou než stávající trasou, nemůže být současně parametrickou úpravou stávající komunikace. Jde o pojmy jednoznačně disjunktí a tomu odpovídá i konzistentní odlišování těchto pojmů v celém textu ZÚR Jihočeského kraje. Je ostatně příznačné, že ani v rámci Jihočeského kraje, ani nikde jinde ve zbytku ČR se v územně plánovací dokumentaci neobjevuje žádný další příklad odpůrcem fabrikované „přeložkové – homogenizační“ duality, jíž se snaží zakrýt vnitřní rozpornost svého odůvodnění koridoru D1-Z4.

Z těchto důvodů je nepravdivé též tvrzení odpůrce, že „vymezený koridor D1-Z4 ... naplňuje úkol vyplývající ze ZÚR - zajištění potřebné homogenity celé trasy“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), neboť tomu odpovídající pasáž v ZÚR Jihočeského kraje definuje pojem „homogenita“ zcela shodně, jako pojem „homogenizace“, tedy ve smyslu parametrických úprav stávající komunikace (viz s. 69 ZÚR Jihočeského kraje, včetně poznámky pod čarou č. 21).

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

relevantní část aktuálního znění ZÚR Jihočeského kraje (příloha č. 30)

V této souvislosti odpůrce též dezinterpretuje důvody, proč byla navrhovaná přeložka silnice II/151 (odpovídající koridoru D1-Z4) předtím vyřazena z návrhu 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje. Jak vyplývá z odůvodnění finální verze této aktualizace, bylo tomu tak primárně ze stejných důvodů, z jakých byla tato přeložka vypuštěna již z úvodního návrhu

ZÚR Jihočeského kraje, tedy z důvodu, že celokrajský koncepční materiál „Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje“ požadované řešení nedoporučuje (viz s. 19 textové části 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje).

Pokud byl nad rámec tohoto primárního důvodu odborem dopravy a silničního hospodářství Jihočeského kraje učiněn též závěr, že se nejedná o přeložku, ale o homogenizaci, nelze než z výše uvedených důvodů konstatovat, že šlo ze strany příslušného odboru o právní výklad ve zjevném rozporu s výslovným zněním ZÚR Jihočeského kraje, vydaných krajským zastupitelstvem jakožto nejvyšším orgánem Jihočeského kraje. Argumentace odpůrce, který zamlčuje primární důvod vypuštění přeložky silnice II/151 z návrhu předmětné aktualizace a z tohoto kontextu účelově vytrhuje toliko zjevně nesprávný názor příslušného odboru (viz s. 151 a 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), proto ani v tomto ohledu nemůže obstát.

Shora uvedený rozbor pojmů „homogenizace“ a „přeložka“ lze i bez definic jednoduše shrnout tak, že výsledkem homogenizace z podstaty věci *nikdy* nemohou být dvě vedle sebe existující pozemní komunikace; takový stav může vzniknout toliko v důsledku přeložky původní komunikace do nové trasy a zachování původní komunikace z důvodu přetrvávající potřeby využívání její dopravní či obslužní funkce. Jestliže odpůrce sám uvádí, že „*problémový úsek komunikace*“ bude nadále využíván jako „*obslužná komunikace místního charakteru*“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), tak tím nepřímou přiznává, že nejde (v žádném smyslu tohoto slova) o jím tvrzenou homogenizaci, ale jednoznačně o přeložku této komunikace.

Důkazy: relevantní část textové části 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z roku 2018 (příloha č. 31)

relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Z výše uvedeného vyplývá, že vnitřní rozpory obsahují jak jednotlivé části odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak mezi sebou (argumentující současně pro odstranění i ponechání téže dopravní závady), tak i výroková část (označující koridor D1-Z4 za přeložku silnice II/151) oproti odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak (označující koridor D1-Z4 někdy za homogenizaci, jindy za přeložku silnice II/151, případně za oboje současně). Předmětné opatření obecné povahy je tedy v části týkající se vymezení koridoru D1-Z4 z důvodu vnitřní rozpornosti nesrozumitelné a tudíž nepřezkoumatelné, a je proto nutné tuto část změny č. 4 ÚP Kunžak zrušit též podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) SŘS.

Tím však výčet vad a nedostatků odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak ohledně koridoru D1-Z4 a dopravní závady silnice II/151 nekončí. Kromě vzájemné rozpornosti jednotlivých jeho pasáží, jak bylo popsáno výše, je odůvodnění vymezení koridoru D1-Z4 založeno na skutkových tvrzeních a závěrech, které jsou nesprávné a nemají žádnou oporu v objektivní realitě či ve správním spisu.

Nejvíce do očí bijícím příkladem je způsob, jakým se odpůrce neúměrně a v přímém rozporu s realitou snaží zveličovat význam okresní komunikace II/151, evidentně s cílem uměle navýšit váhu veřejného zájmu na řešení lokální dopravní závady této komunikace. Jde o celou sérii zjevných nepravd, obsažených na s. 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, které jenom dále dokumentují míru svévole, s jakou odpůrce k celé věci i k námitkám navrhovatelů přistoupil.

Zmiňovaná série je uvozena zavádějícím tvrzením, že „*komunikace II/151 je v rámci celého jihočeského kraje zařazena do nejdůležitějších páteřních komunikací II. třídy*“, ačkoliv ve skutečnosti jsou do sítě páteřních komunikací Jihočeského kraje zařazeny prakticky

všechny silnice II. třídy, resp. jejich relevantní úseky, aniž by se jakkoliv dále rozlišovala jejich důležitost. Zejména je však důležitost komunikací II. třídy, představujících většinou pouhé regionální tahy (což je též případ silnice II/151), logicky výrazně nižší, než u komunikací I. třídy či dálnic, představujících typicky nadregionální či hlavní republikové tahy. Jestliže odpůrce tento vyšší typ komunikací ve svém odůvodnění zcela opomíjí a vytváří dojem, že v regionu Jihočeského kraje jsou relevantní pouze komunikace II. třídy, je zřejmé, že ke své argumentaci přistupuje účelově, bez snahy o objektivní posouzení věci.

Po tomto zavádějícím úvodu následuje tvrzení, že komunikace II/151 „je považována za nejvýznamnější komunikaci na okrese Jindř. Hradec“ (zvýraznění doplněno). Jde o až nehoráznou nepravdu, neboť v okrese Jindřichův Hradec jsou hned dvě komunikace I. třídy, které jsou již z podstaty věci mnohem významnější. Konkrétně jde o silnici I/34, jejíž celá trasa na území Jindřichohradecka je dokonce součástí evropské silnice E551, a dále o silnici I/23, která je součástí evropské silnice E551 v úseku mezi Jindřichovým Hradcem a Jarošovem nad Nežárkou a představuje významný silniční tah propojující Jihočeský a Jihomoravský kraj přes Vysočinu. Je zřejmé, že tyto dvě komunikace I. třídy, začleněné dokonce do evropské silniční sítě, jsou v okrese Jindřichův Hradec nepoměrně významnější, než komunikace II/151.

Ovšem ani v rámci komunikací II. třídy není silnice II/151 v okrese Jindřichův Hradec „nejvýznamnější“, když např. silnice II/128 je komunikací II. třídy s mezinárodním významem, neboť představuje přímé silniční spojení Jindřichova Hradce se sousedním Rakouskem. Významnější než silnice II/151 je dokonce též další komunikace II. třídy procházející Kunžakem, konkrétně silnice II/164, neboť šlo do roku 1998 o silnici I. třídy a dodnes je tato silnice využívanou alternativní trasou z Jindřichova Hradce a okolí směrem na Telč, resp. prostřednictvím navazující silnice I/23 dále na Vysočinu a Jihomoravský kraj.

Z výše uvedeného vyplývá též zjevná nepravdivost navazujícího tvrzení odpůrce, že se v případě komunikace II/151 „jedná o hlavní tah na sousední kraje“, resp. že této komunikace je „hojně využíváno i pro tranzitní kamionovou dopravu“. Oblast Jindřichohradecka sousedí s krajem Vysočina a s Jihomoravským krajem, přičemž hlavními tahy na tyto kraje jsou logicky dvě shora již zmíněné komunikace I. třídy, tedy silnice I/23 a silnice I/34. Pro úplnost lze uvést, že silnice I/23 vede od Soběslavi přes Jindřichův Hradec, Strmilov (vzdálený od Kunžaku po silnici II/164 pouhé 4 km!), Telč, Třebíč a Náměšť nad Oslavou až na předměstí Brna; silnice I/34 pak spojuje Jindřichohradecko s Vysočinou, kde se před Humpolcem kříží s dálnicí D1 (Praha – Brno).

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

zobrazení relevantní silniční sítě na portálu Mapy.cz (příloha č. 32)

Vzhledem ke vzdálenosti tohoto napojení na dálnici D1 od Kunžaku (60 km, tedy pro kamiony po silnici I/34 cca hodina jízdy) je pak zcela absurdní další tvrzení odpůrce, že komunikace II/151 údajně „slouží v případě kolizi na dálnici D1 jako náhradní objížděná trasa dálnice D1.“ Toto tvrzení naprosto neodpovídá realitě ani logice věci, neboť i kdyby se např. kamiony ve směru na Brno skutečně vyhýbaly kolizi na dálnici D1 neúměrnou zajižďkou až do oblastí Kunžaku, jistě by následně využily výše zmíněné silnice I/23, která je ve výrazně lepším stavu než silnice II/151.

Argumentace odpůrce údajnou tranzitní kamionovou dopravou je navíc ve zjevném rozporu s celorepublikovou snahou převádět tento typ dopravy na dálnice a silnice I. třídy, resp. odklánět ji mimo obce a města. Ostatně do roku 1998, kdy byl vybudován úsek silnice I/23

okolo 4 km vzdáleného Strmilova, měla právě obec Kunžak značné problémy s tranzitní kamionovou dopravou po stávající silnici II/164. Pokud nyní představitelé obce formou absurdního odůvodňování koridoru D1-Z4 volají po znovuoobnovení tohoto problému, tentokrát na silnici II/151, měli by to s obyvateli Kunžaku nejdříve prodiskutovat. Jistě by se od nich dozvěděli, že tranzitní kamionová doprava nemá na komunikacích II. třídy co dělat.

Velmi zavádějící je též další argumentace obsažená na s. 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, v rámci které odpůrce poukazuje na 12 dopravních nehod, ke kterým mělo dle jeho tvrzení od roku 2007 dojít „na úseku silnice II/151, který by měl být přeložen“, přičemž tuto skutečnost má údajně potvrzovat „statistika dopravních nehod dostupná na www.jvdm.cz“. Tato internetová stránka však vůbec neexistuje (předmětná doména není registrována) a nelze ani zjistit, kterou obdobně znějící stránku měl odpůrce na mysli, neboť nejsou registrovány ani v úvahu připadající alternativní domény jvdm.cz, jhdm.cz, jhdn.cz, jvdy.cz či jhdv.cz. Odpůrce tedy zřejmě spoléhal na to, že jím uváděné údaje nebude možné nijak ověřit a zasadit do kontextu, byť absurdní je už samotná skutečnost, že odpůrce argumentuje počtem dopravních nehod způsobených dle jeho údajů dopravní závadou, kterou přitom na stávající komunikaci plánuje bez jakýchkoliv úprav ponechat.

Na rozdíl od neexistujícího zdroje uváděného odpůrcem však na internetové stránce <https://nehody.cdv.cz/statistics.php> existuje podrobná statistika dopravních nehod v ČR. vedená Centrem dopravního výzkumu, což je veřejná výzkumná instituce spadající pod Ministerstvo dopravy. Tato statistika čerpá z dat poskytnutých Policií ČR a na mapovém podkladu označuje též místa jednotlivých nehod.

Z předmětné statistiky vyplývá, že v období od 1. ledna 2007 do dne 23. dubna 2020, kdy odpůrce rozhodl o vydání změny č. 4 ÚP Kunžak, došlo ve správním obvodu obce Kunžak (k němuž se ÚP Kunžak vztahuje) k celkem 170 dopravním nehodám. Z toho se v úseku, kterého by se měla týkat přeložka silnice II/151, stalo pouze 8 dopravních nehod, 1 z nich pak zcela zjevně mimo tu pasáž silnice II/151, které se týká dopravní závada. Celkem jde tedy o 7 dopravních nehod, které se během celého odpůrcem uváděného období cca 160 měsíců (13 let a 4 měsíců) staly v místech dopravní závady.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
přehled nehod v obci Kunžak za období od 1. ledna 2007 do 23. dubna 2020 dle statistiky Centra dopravního výzkumu (příloha č. 33)

I kdybychom všech těchto 7 dopravních nehod přičetli na vrub toliko předmětné dopravní závadě, a nikoliv např. nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, jde o cca 1 nehodu za 2 roky; v celkovém kontextu pak pouze o cca 4 % všech dopravních nehod v obvodu obce Kunžak ve sledovaném období. Proč (na rozdíl od 96 % všech ostatních tamních nehod, z nichž k cca polovině došlo taktéž na silnici II/151) odpůrce považuje zrovna tato 4 % za tak důležitá, že se kvůli nim rozhodl pro nebyvalý zásah do vlastnických práv dotčených obyvatel Kunžaku i do mnoha veřejných zájmů všech obyvatel obce?

Odpůrce na tuto – i z hlediska požadavku proporcionality zcela zásadní – otázku v odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak nijak neodpovídá, a namísto toho na základě nepravdivých tvrzení uměle „nafukuje“ význam komunikace II/151, navíc evidentně na základě nesprávné úvahy, že jím zveličovaný význam této 60 km dlouhé komunikace lze jednoduše synonymizovat se zájmem na řešení její lokální dopravní závady v Kunžaku.

Z výše uvedeného též vyplývá, že odpůrce současně účelově „nafukuje“ počet nehod přičitatelných předmětné dopravní závadě. Jak lze dovodit z bodových lokalizačních údajů

statistiky Centra dopravního výzkumu, odpůrce k jím uváděnému číslu 12 nehod zjevně dospěl tak, že do celkového počtu účelově zahrnul též 4 nehody, které se staly až za křižovatkou silnice II/151 s místní komunikací vedoucí z Malého Podolí. Jde přitom o úsek, který změna č. 4 ÚP Kunžak vymezuje už jako součást koridoru D1-Z4, nemůže tedy jít současně o součást „úseku silnice II/151, který by měl být přeložen“, jak tvrdí odpůrce, když tomuto úseku současně přisuzuje vinu za všech 12 dopravních nehod.

Tyto 4 dopravní nehody tedy nepochybně nelze přičítat dopravní závadě na silnici II/151, což platí i pro výše již zmíněnou 1 nehodu, která se sice stala v úseku, který by měl být přeložen, ovšem daleko od místa dopravní závary. Všechny 5 těchto nehod naopak spojuje blízkost s již zmíněnou křižovatkou silnice II/151 s místní komunikací, což potvrzuje známou skutečnost, že mezi nejčastější místa dopravních nehod patří klasické úrovňové křižovatky a jejich okolí.

Ani relativně nízký počet 7 dopravních nehod, které lze za posuzované období cca 160 měsíců přičíst (ve větší či menší míře) na vrub dopravní závadě na silnici II/151, ovšem není vhodné bagatelizovat a je jistě žádoucí předmětnou dopravní závaru odstranit. Jak však bylo popsáno výše, jediným způsobem odstranění předmětné dopravní závary je homogenizace problémového úseku – ať již v rámci koridoru D1, vymezeného za tímto účelem v ÚP Kunžak před napadenou změnou č. 4, nebo v rámci koridoru vedoucího přes tzv. Vospělův mlýn, jak to bylo plánováno ještě předtím.

Na s. 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak dále odpůrce uvádí, že díky koridoru D1-Z4 se „sníží rizika dopravních nehod“ (zvýraznění doplněno). Tento svůj předpoklad však naprosto ničím nedokládá, ať již dopravně-bezpečnostní studií či jinak; pouze na jiném místě textu uvádí, že po realizaci koridoru D1-Z4 „nebude stávající problémový úsek komunikace již využíván pro tranzitní dopravu“, a že „vzhledem k následně nízké až minimální intenzitě provozu nebude již dopravní závara překážkou pro bezpečnost silničního provozu v inkriminovaném místě“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Toto tvrzení je samo o sobě nesprávné, neboť i při jakékoliv nižší než současné intenzitě provozu bude předmětná dopravní závara i nadále překážkou pro bezpečnost silničního provozu v daném místě.

Odpůrce měl zřejmě na mysli, že v důsledku jím naplánované přeložky silnice II/151 dojde k poklesu počtu dopravních nehod, neboť v místě jím ponechané dopravní závary dojde z důvodu nižšího provozu k méně nehodám. I tento zdánlivě logický, leč ve skutečnosti značně nedomyšlený závěr však lze s velkou pravděpodobností označit za nesprávný a s jistotou pak za čistě spekulativní, když pro něj chybí jakákoliv opora ve správném spise.

I pokud by v případě realizace přeložky již problémovým úsekem neprojížděla tranzitní doprava, byl by tento úsek nadále využíván pro automobilovou dopravu místních obyvatel obce, zejména pak těch, kteří bydlí v přilehlých částech Velkého Podolí. Dále by byl využíván cyklisty a motocyklisty, a to nejen místními, neboť cyklisté a motocyklisté často raději volí méně frekventované silnice s atraktivnějším profilem; Kunžak a okolí je ostatně oblíbeným místem letní rekreace.

Všichni tito motorizovaní či nemotorizovaní účastníci silničního provozu by tedy nadále byli vystaveni rizikům předmětné dopravní závary, nově navíc v kombinaci s falešným pocitem většího bezpečí při nižším provozu na této komunikaci a v kombinaci se zhoršujícím se stavem vozovky v důsledku horší údržby předmětné komunikace, která by již nebyla komunikací II. třídy. Ostatně jediným smrtelným úrazem, který se v místě dopravní závary stal, byl právě úraz cyklisty, aniž by na této nehodě byl zúčastněn kdokoliv jiný. Lze tedy předpokládat, že i v budoucnu by v daném úseku za srovnatelné období došlo (oproti

OBEČNÍ ÚŘAD KUNŽAK		Došlo:	07. 06. 2021
Priloha:		662/2021	IK

dosavadním 7 převážně lehkým nehodám) k 2 dopravním nehodám, a to spíše těžšího charakteru.

Kromě toho odpůrce při svých dopravně-bezpečnostních úvahách naprosto pominul jím samotným zmiňovanou skutečnost, že v důsledku jím (namísto homogenizace) naplánované přeložky silnice II/151 by na nové trase vznikly dvě další úrovně, a tedy kolizní křižovatky. K tomu viz např. s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, kde odpůrce uvádí, že „koridor je vymezen v rozsahu zahrnujícím ... křižovatky se stávající silnicí II/151 a s místními komunikacemi (např. napojení místní komunikace do části Malé Podolí)“ (zvýraznění doplněno). Logicky platí, že čím více takových křižovek ve sledované lokalitě, tím větší je v ní riziko výskytu dopravních nehod. Shora již bylo uvedeno, že v místech stávající křižovatky silnice II/151 s místní komunikací obsluhující Malé Podolí došlo k celkem 5 dopravním nehodám; z toho 2 nehody pak byly přímo uvnitř hranic této křižovatky definovaných pro systém evidence nehod.

Tato křižovatka by v případě realizace koridoru D1-Z4 existovala nadále s tím, že nově by šlo o křižovatku přeložené trasy silnice II/151 s původní trasou této silnice, ze které by se stala místní komunikace obsluhující Velké Podolí. Intenzita provozu na této křižovatce by tedy byla přibližně stejná jako v současnosti, pouze s „prohozenou“ intenzitou provozu ve vidlicích této křižovatky. Přesto však lze očekávat, že po modernizaci této křižovatky v souvislosti s vybudováním přeložky by se počet nehod v místě této křižovatky snížil, byť nikoliv dramaticky (konzervativní odhad: 3 dopravní nehody namísto dosavadních 5 ze stejné dlouhé sledovací období). Je však nutno podotknout, že tento částečný pokles nehodovosti není odvislý od realizace přeložky (koridoru D1-Z4), neboť k modernizaci předmětné křižovatky by došlo i při realizaci homogenizace stávající silnice II/151, tedy při řešení v rámci koridoru D1 či varianty přes tzv. Vospělův mlýn.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námítkách navrhovatelů (příloha č. 10)
přehled nehod v obci Kunžak za období od 1. ledna 2007 do 23. dubna 2020 dle statistiky Centra dopravního výzkumu (příloha č. 33)
znázornění nutných křižovek v případě realizace koridoru D1-Z4 (příloha č. 34)

Jak ovšem vyplývá z výše citované s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, jakož i z uvedené přílohy č. 34, na rozdíl od varianty homogenizace silnice II/151 by si její plánovaná přeložka vyžádala na relativně krátkém úseku vznik dalších dvou křižovek, a tedy dalších dvou nehodových míst:

První novou křižovatku by bylo nutno vybudovat v místě křížení se (zkrácenou) místní komunikací obsluhující Malé Podolí, tedy přímo v místě táhlé zatáčky plánované přeložky následující v obou směrech po relativně rovném úseku. Jinými slovy šlo by o jedno z nejméně vhodných míst pro napojení místní komunikace na novou přeložku, vzhledem k trase této místní komunikace však zároveň o místo jediné možné. Z těchto důvodů i vzhledem k tomu, že fakticky by šlo o obdobu stávající křižovatky obou komunikací popsané výše, nelze ani u nového umístění této křižovatky počítat s jinou nehodovostí, než by tomu bylo u modernizované stávající křižovatky (konzervativní odhad je tedy i v tomto případě 3 dopravní nehody za stejné dlouhé sledovací období, tj. cca 160 měsíců).

Druhá nová křižovatka by musela vzniknout na druhém (západním) konci stávající trasy silnice II/151, ze které by se stala místní komunikace obsluhující Velké Podolí. Šlo by tedy o křižovatku této místní komunikace s přeložkou silnice II/151, a to v místech, do kterých by

v obou směrech sjížděl provoz z přilehlých kopců na silnici II/151 – z východního směru po nové přeložce s výraznou niveletou 7 % a ze západního směru po ulici Dačická s obdobně výrazným podélným sklonem. Podobně jako v případě první nové křižovatky popsané výše by šlo o jedno z nejméně vhodných míst umístění křižovatky, s ohledem na trasování předmětných komunikací však opět současně o místo jediné možné. Z těchto důvodů lze v okolí této druhé nové křižovatky očekávat obdobnou nehodovost jako u předchozí nové křižovatky (konzervativní odhad: 3 dopravní nehody během 160 měsíců).

Dále, pokud se podíváme na bodové lokalizační údaje jednotlivých nehod dle statistiky Centra dopravního výzkumu, zjistíme, že za sledované období 1. ledna 2007 až 23. dubna 2020 je takto na mapovém podkladě v použitém měřítku „vyznačkován“ prakticky celý průběh všech komunikací v intravilánu obce Kunžak. I s ohledem na značné převýšení je tedy velmi nepravděpodobné, že celý 950 m dlouhý úsek plánované přeložky (viz s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak) by byl s výjimkou shora popsaných křižovek vůči dopravním nehodám zcela imunní. I při konzervativním odhadu je proto realistické očekávat, že za období 160 měsíců by v úseku plánované přeložky došlo k minimálně 1 dopravní nehodě mimo místa jednotlivých křižovek.

Důkazy: znázornění nutných křižovek v případě realizace koridoru D1-Z4
(příloha č. 34)

přehled nehod v obci Kunžak za období od 1. ledna 2007 do 23. dubna 2020
dle statistiky Centra dopravního výzkumu (příloha č. 33)

Z výše uvedeného vyplývá, že i při konzervativním odhadu by po realizaci plánované přeložky zůstal odpůrcem uváděný počet 12 dosavadních dopravních nehod v předmětné části obce Kunžak za srovnatelné budoucí období stejný, pouze by došlo k jejich odlišné distribuci; příčinou nulového zlepšení nehodovosti by pak byla zejména existence dvou dalších (a nevhodně umístěných) křižovek, dále ponechání dopravní závady na stávající komunikaci a výrazná niveleta plánované přeložky.

Naproti tomu v případě odstranění dopravní závady stávající silnice II/151 prostřednictvím její homogenizace lze i při konzervativním odhadu očekávat, že počet dopravních nehod v místech současné dopravní závady by za srovnávací období 160 měsíců klesl ze současných 7 na pouze 2 dopravní nehody (v případě homogenizace v rámci koridoru D1), resp. pouze na 1 dopravní nehodu (při homogenizaci přes tzv. Vospělův mlýn). V důsledku související modernizace křižovatky homogenizované silnice II/151 s místní komunikací obsluhující Malé Podolí pak lze počítat se stejným snížením počtu nehod na této křižovatce a jejím okolí jako u varianty přeložky, tedy ze současných 5 na 3 dopravní nehody za stejně dlouhé sledované období.

Na rozdíl od odpůrcem prosazené přeložky silnice II/151 by tedy homogenizace předmětné silnice vedla k reálnému snížení počtu dopravních nehod v dané lokalitě, a to z odpůrcem uváděných 12 nehod za předchozích 160 měsíců na pouze 5, resp. 4 nehody za stejně dlouhé budoucí období, a to navíc při skutečném odstranění problémové dopravní závady, která v minulosti způsobila smrtelný úraz jednomu cyklistovi. Porovnání jednotlivých variant je shrnuto v tabulce níže:

Dopravně-bezpečnostní riziko	Počet dopravních nehod		
	Nyní	Přeložka	Homogenizace
Křižovatka II/151 x MK Malé Podolí (současná)	5	–	3
Dopravní záhada v místech stávající II/151	7	2	–
Křižovatka II/151 x MK Velké Podolí (východ)	–	3	–
Křižovatka II/151 x MK Malé Podolí (přemístěná)	–	3	–
Křižovatka II/151 x MK Velké Podolí (západ)	–	3	–
Trasa přeložky II/151 (bez křižovatek)	–	1	–
Homogenizovaná trasa II/151 (bez křižovatky)	–	–	1 - 2
Celkem počet nehod	12	12	4 - 5

Odpůrce tedy namísto dopravně-bezpečnostní studie komplexně porovnávající jednotlivé varianty řešení přistoupil pouze k povrchním a nedomyšleným spekulacím „od stolu“, v důsledku čehož jsou jeho argumenty, jimiž odůvodňuje potřebu vymezení koridoru D1-Z4, nejen ničím nepodložené, ale též nesprávné. Obdobně to platí i pro tvrzení, prostřednictvím kterých odpůrce za stejným účelem uměle zveličuje význam okresní komunikace II/151 – jak bylo podrobně analyzováno výše, jde o tvrzení buď nepravdivá nebo velmi zavádějící, typicky opět ničím nepodložená.

Totéž lze konstatovat též ve vztahu k údajným kolonám způsobeným nesjízdností silnice II/151 (s. 149 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Odpůrce příznačně toto své tvrzení opět ničím nedokládá a situaci navíc účelově prezentuje tak, jako kdyby vlivem povětrnostních podmínek byly případné problémy se sjízdností pouze v úseku dopravní závady, a nikoliv v celé délce silnice II/151. Kromě toho odpůrce nijak nezohledňuje skutečnost, že sjízdnost silnic je primárně otázkou jejich správy a údržby, nikoliv územního plánování. Svoji roli ve sjízdnosti silnic jistě hraje i podélný sklon vozovky, nicméně i v tomto ohledu je odpůrcem do ÚP Kunžak prosazený koridor D1-Z4 s niveletou 7 % horší, než původní koridor D1 s niveletou 6 %.

Z uvedeného shrnutí je zřejmé, že skutkový stav, ze kterého odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 vycházel, je ve výše uvedených ohledech založen na zavádějících či přímo s realitou rozporných tvrzeních, které nemají jakoukoliv oporu ve spisovém materiálu. Obzvláště zarážející je pak absence relevantních podkladů u těch odpůrcových závěrů, kde hodnotí vliv koridoru D1-Z4 na snížení nehodovosti v dané lokalitě. Odpůrce totiž při svých laických dopravně-bezpečnostních úvahách zcela pomíjí mj. zásadní skutečnost, že realizace přeložky v rámci koridoru D1-Z4 by si vynutila vznik dalších dvou křižovatek (navíc nevhodně umístěných), které by samy o sobě byly novým zdrojem nehod. Proto též odpůrci uniká, že ke skutečnému (až trojnásobnému) snížení dopravní nehodovosti v dané lokalitě může dojít pouze v rámci homogenizace daného úseku silnice II/151. I z důvodů shora popsanych pochybení odpůrce je tedy nutno napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. b) SŘS zrušit.

IV.

Rozpor s požadavkem proporcionality ve vztahu k veřejným zájmům

Ze skutečností uvedených pod bodem III. výše vyplývá, že z hlediska požadavku proporcionality (přiměřenosti) ve vztahu k ochraně vlastnického práva a legitimního očekávání navrhovatelů jsou pro řešení dopravní závady přiměřené toliko dvě varianty, a sice

varianta obsažená v ÚP Kunžak před napadenou změnou č. 4 (koridor D1), nebo varianta přes tzv. Vospělův mlýn ve smyslu územního plánu Kunžaku z roku 2001. Naproti tomu varianta obsažená ve změně č. 4 ÚP Kunžak, tedy přeložka silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4, do oprávněného soukromého zájmu navrhovatelů zasahuje zcela nepřiměřeně, když navíc není nezpůsobilá ani k odstranění stávající dopravní závady, ani ke snížení nehodovosti v dané lokalitě.

K závěru o **zjevné nepřiměřenosti** vymezeného koridoru D1-Z4 ovšem dospějeme též při posouzení požadavku proporcionality navrženého řešení ve vztahu **k ochraně veřejných zájmů**, a to nejen z primárního důvodu nezpůsobilosti vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem. Opět v tomto kontextu připomeňme, že smyslem územního plánování není a nemůže být prosazování jediného (navíc zcela nevhodně uchopeného) zájmu na úkor zájmů ostatních, ale naopak nalézání vyváženého a významu jednotlivých zájmů přiměřeného řešení. Změna č. 4 ÚP Kunžak tyto mantinely vůbec nerespektuje, když realizace koridoru D1-Z4 by velmi výrazným způsobem zasáhla nejen do soukromých zájmů navrhovatelů, ale též do mnoha právem chráněných zájmů veřejných, navíc aniž by to (na rozdíl od dvou výrazně šetrnějších variant popsanych výše) pro deklarovaný zájem na zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v obci představovalo jakýkoliv relevantní přínos.

1) K otázce posuzování vlivů na životní prostředí (SEA)

Veřejné zájmy, do kterých by realizace vymezeného koridoru D1-Z4 nepřiměřeně zasáhla, patří z velké většiny mezi veřejné zájmy, jejichž ochranu zajišťuje institut posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí ve smyslu § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále též jen „ZPVŽP“), tedy tzv. SEA (z anglického „strategic environmental assessment“). V rámci procesu SEA se dle ZPVŽP obecně posuzují tzv. koncepce, tj. různé strategické (dlouhodobé) plány a programy. Tím se SEA odlišuje od tzv. EIA (z anglického „environmental impact assessment“), prostřednictvím které se posuzuje, jaký vliv na životní prostředí mají až jednotlivé konkrétní záměry, jako jsou např. různé stavby či jiné projekty. Proto je někdy SEA označována též jako „strategická EIA“.

Za koncepci se ve smyslu ZPVŽP považuje též územně plánovací dokumentace, tedy typicky zásady územního rozvoje krajů a územní plány obcí. Protože však z podstaty věci jde o koncepce značně komplexní a specifické, odkazuje § 10i ZPVŽP ohledně posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí primárně na stavební zákon jakožto *lex specialis*. Ten obsahuje vlastní procesní pravidla určující, které koncepce mají být předmětem procesu SEA, jež je přitom stavebním zákonem pojímán jako součást širěji pojatého institutu posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území (viz § 19 odst. 2 SZ).

Konkrétně ze stavebního zákona vyplývá, že návrh zásad územního rozvoje podléhá procesu SEA vždy (§ 37 odst. 1 SZ), zatímco u aktualizace zásad územního rozvoje se SEA vypracovává pouze v případě, že Ministerstvo životního prostředí (dále též jen „MŽP“) ve svém stanovisku k návrhu uvedlo, že tato aktualizace má být posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí (§ 42 odst. 4 SZ). Bližší podrobnosti ohledně takového stanoviska MŽP stanoví § 42 odst. 1 SZ, podle kterého má předmětné stanovisko být zpracováno podle kritérií přílohy č. 8 ZPVŽP a případně v něm též stanoveny další požadavky na takové posouzení (pokud MŽP dospěje k závěru, že aktualizace má být z hlediska vlivů na životní prostředí skutečně posouzena). Mezi kritéria obsažená v příloze č. 8 ZPVŽP patří např. míra, v jaké koncepcie stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, doba trvání a vratnost vlivu koncepce na životní prostředí, kumulativní a synergická povaha tohoto vlivu, rizika pro životní

prostředí vyplývající z provedení koncepce či zvláštní přírodní charakteristika oblastí, která by mohla být koncepcí zasažena.

Pokud jde o návrh územního plánu nebo jeho změny, ze stavebního zákona vyplývá, že tyto koncepty podléhají procesu SEA jednak v případě, kdy příslušný orgán ochrany přírody ve svém stanovisku nevyloučil významný vliv na evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast, a dále v případě, že příslušný krajský úřad ve svém stanovisku uvede, že návrh územního plánu či jeho změny mají být posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí (§ 47 odst. 3 a § 55 odst. 1 SZ). I stanovisko příslušného krajského úřadu k procesu SEA musí být, podobně jako v případě aktualizace zásad územního rozvoje, zpracováno podle kritérií přílohy č. 8 ZPVŽP, jak to v daném případě vyplývá přímo z § 10i odst. 2 ZPVŽP.

Proces SEA není při územním plánování samoučelný – jeho cílem je získat objektivní odborný podklad pro vydání příslušné územně plánovací dokumentace (§ 1 odst. 3 ZPVŽP), konkrétně tzv. vyhodnocení SEA, a to za účasti veřejnosti, neboť příslušnou obec či oblast nejlépe znají právě její obyvatelé. Na základě vyhodnocení SEA lze též objektivněji posoudit, zda zájem na realizaci záměrů obsažených v posuzovaném návrhu územně plánovací dokumentace je přiměřený (ve vyhodnocení kvantifikovaným) negativním vlivům těchto záměrů na životní prostředí, a v návaznosti na to některé záměry z návrhu případně vypustit, ať již po společném jednání nebo na základě námitek či připomínek vznesených během veřejného projednání návrhu.

V území, na které se ÚP Kunžak vztahuje, se nachází mnoho významných přírodních hodnot: ostatně podstatná část tohoto území je součástí přírodního parku Česká Kanada. Konkrétně se ve správním území obce Kunžak nalézá národní přírodní památka Kaproun, evropsky významná lokalita Rašeliniště u Suchdola, přírodní památky Rašeliniště Mosty, Jalovce u Kunžaku a Jalovce u Valtínova, jakož i regionální biocentra Vysoký kámen a (změnou č. 4 ÚP Kunžak zpřesněně vymezená) Popelářka, na něž navazuje nadregionální biokoridor Pařezitý, Roštejn – Vojřův.

Důkazy: výpis z Ústředního seznamu ochrany přírody ohledně evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území pro obec Kunžak (příloha č. 35)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Na s. 26 výše již bylo stručně zmíněno, že vymezení koridoru pro přeložku silnice II/151 v Kunžaku (odpovídající koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak) bylo v roce 2017 součástí návrhu 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje, a to společně s vymezením koridoru pro úpravu trasy na silnici II/164 (odpovídající koridoru D4-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak). Již po společném jednání ohledně této aktualizace však došlo k vypuštění obou koridorů z předmětného návrhu, a to z důvodu, že celokrajský koncepční materiál „Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje“ požadované řešení nedoporučil (v případě přeložky silnice II/151), resp. jej nepovažoval za významné k úpravě na úrovni ZÚR (v případě úprav na silnici II/164). Ve finální verzi 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje tak zbyla pouze relativně drobná změna – rozšíření koridoru D63/3 (Podjezd pod nádražím) v Českých Budějovicích.

Jako každý návrh aktualizace ZÚR byl však i návrh 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve své původní verzi (obsahující tedy ještě všechna tři výše zmíněná řešení) předmětem posouzení ze strany Ministerstva životního prostředí, zda ohledně něj má proběhnout proces SEA, tedy zda tento návrh má být posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí (§ 42 odst. 1 a 4 SZ). MŽP se ve svém stanovisku ze dne 9. května 2017 jednoznačně vyjádřilo tak,

že požaduje posouzení 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí, a to s tím, že tato aktualizace „může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést její posouzení z hlediska jejích vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu“ (s. 3, zvýraznění doplněno).

V odůvodnění tohoto stanoviska Ministerstvo životního prostředí podle hledisek přílohy č. 8 ZPVŽP mj. uvedlo, že „*ačkoliv se nejedná o zásadní změny ve vymezení stávajících koridorů, nelze z povahy věci apriori vyloučit možné negativní dopady na přírodní zdroje*“ (s. 3, bod 1b), a upozornilo též na problémy životního prostředí související s předmětnou koncepcí, jako je pokračující zábor zemědělského půdního fondu, emise a hluk z dopravy, jakož i zásahy do záplavových území a do ochranných pásem vodních zdrojů (s. 4, bod 1f). Ohledně charakteru vlivů předmětné koncepce na životní prostředí MŽP logicky předpokládalo „*vlivy trvalé a nevratné*“ (s. 4, bod 2a; zvýraznění doplněno) s tím, že v dotčeném území je realizována či plánována celá řada jiných záměrů, proto „*Ize s určitostí předpokládat kumulativní a synergické vlivy, jejichž povahu je nutné vyhodnotit*“ (s. 4, bod 2b; zvýraznění taktéž doplněno). Dále stanovisko zmiňuje předpokládaný negativní vliv tras dopravních koridorů v podobě záborů půdy (s. 5, bod 2f/iv.) a upozorňuje, že vzhledem k předmětu koncepce „*není možné vyloučit negativní vliv na přírodní park Česká Kanada*“ (s. 5, bod 2g; zvýraznění doplněno).

Na základě tohoto stanoviska MŽP bylo v červnu 2017 vypracováno vyhodnocení vlivů 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje na životní prostředí (SEA), které zahrnovalo též přeložku silnice II/151 a úpravy na silnici II/164 v Kunžaku. Vzhledem k brzkému vypuštění obou kunžackých projektů z návrhu předmětné aktualizace však tyto projekty následně nebyly předmětem veřejného projednání, v němž tedy byl projednáván již jen koridor D63/3 (Podjezd pod nádražím) v Českých Budějovicích. Tomu byla na základě připomínky MŽP obsažené v jeho vyjádření ze dne 12. července 2017 uzpůsobena i vypracovaná SEA, která ve verzi pro veřejné projednání ze září 2017 obsahovala již pouze posouzení koridoru D63/3. Původní verze SEA, obsahující též posouzení vlivu obou dopravních koridorů v Kunžaku, tedy veřejným projednáním neprošla, a veřejnost se tedy k úplnosti a způsobu vyhodnocení vlivů těchto koridorů na životní prostředí v Kunžaku nemohla adekvátně vyjádřit (s ohledem na vypuštění těchto koridorů z návrhu předmětné aktualizace by to ostatně ani nebylo účelné).

Důkazy: relevantní část textové části 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z roku 2018 (příloha č. 31)
stanovisko Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje z hlediska SEA ze dne 9. května 2017 (příloha č. 36)
relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro společné jednání z června 2017 (příloha č. 37)
vyjádření Ministerstva životního prostředí k SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ze dne 12. července 2017 (příloha č. 38)
relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro veřejné projednání ze září 2017 (příloha č. 39)

Návrh pokynů pro zpracování návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak, který byl 28. listopadu 2017 předložen Krajskému úřadu Jihočeského kraje k zaujetí stanoviska ohledně SEA, obsahoval požadavek na vymezení týchž dopravních koridorů na silnici II/151, resp. II/164, kterých se týkalo stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 9. května 2017, jež jednoznačně požadovalo posouzení těchto koridorů z hlediska vlivů na životní prostředí v rámci SEA. Vzhledem k tomu, že MŽP je ústředním správním úřadem v oblasti posuzování vlivů

na životní prostředí (§ 21 písm. a) ZPVŽP), bylo by logické očekávat, že Krajský úřad Jihočeského kraje bude cca půl roku poté postoj MŽP k posuzování těchto dopravních koridorů respektovat, tedy že ve svém stanovisku podle § 47 odst. 2 SZ bude požadovat zpracování vyhodnocení vlivu návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak na životní prostředí (SEA), když navíc návrh této změny obsahoval vedle obou koridorů též dalších osm dílčích změn.

Krajský úřad Jihočeského kraje tak však překvapivě neučinil. Bez jakékoliv bližší argumentace totiž ve svém stanovisku ze dne 22. prosince 2017 dospěl ke zcela opačném závěru než Ministerstvo životního prostředí, a to na základě pouhého paušálního argumentu, že „*neshledal žádnou z charakteristik vlivů koncepce na životní prostředí ... za významnou do té míry, aby bylo nutné tyto vlivy posoudit podle zákona*“ (s. 1 citovaného stanoviska). Závěr, který Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku na třech stranách podrobně vyargumentovalo dle jednotlivých kritérií přílohy č. 8 ZPVŽP, tedy Krajský úřad Jihočeského kraje „zrušil“ jedinou paušální větou, že má na věc jiný názor. To vše, aniž by se s jednotlivými opačnými argumenty MŽP jakkoliv vypořádal či aniž by postupoval dle jednotlivých bodů přílohy č. 8 ZPVŽP, jak mu to výslovně ukládá 10i odst. 2 ZPVŽP.

Je tedy zřejmé, že předmětné stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje je již z tohoto důvodu nepřezkoumatelné, v důsledku čehož je ohledně zásadní problematiky posuzování vlivů na životní prostředí nepřezkoumatelné též odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, které z tohoto stanoviska vychází a opakovaně na něj odkazuje (viz zejména s. 94, s. 108 až 109 a s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). V tomto ohledu lze poukázat na konstantní judikaturu Nejvyššího správního soudu, který opakovaně judikuje v tom smyslu, že nepřezkoumatelnost závazného stanoviska způsobuje též nepřezkoumatelnost rozhodnutí, jemuž slouží jako podklad (viz např. i nedávný rozsudek č. j. 7 As 222/2019-45 ze dne 27. ledna 2021, bod 24), což analogicky platí též na opatření obecné povahy a pro něj vydané závazné stanovisko krajského úřadu podle § 47 odst. 2 SZ. Z důvodu nepřezkoumatelnosti důvodů pro upuštění od požadavku na stanovisko SEA je tedy napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak nutné zrušit též podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) SŘS.

Důkazy: stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje k potřebě posouzení změny č. 4 ÚP Kunžak z hlediska SEA ze dne 22. prosince 2017 (příloha č. 40)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Namísto posuzování jednotlivých kritérií obsažených v příloze č. 8 ZPVŽP, jak mu to ukládá 10i odst. 2 ZPVŽP, Krajský úřad Jihočeského kraje v odůvodnění svého stanoviska toliko uvádí, že „*koridory dopravní infrastruktury na silnici II/151 (Kunžak) a II/164 (Lomy) byly posouzeny v rámci Vyhodnocení SEA pro společné jednání 6. aktualizace zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (dále „6AZÚR“) dne 21. 6. 2017*“ (s. 1 citovaného stanoviska).

Nic dalšího k tomu Krajský úřad ve svém stanovisku neuvádí, není tedy zřejmé, co z této skutečnosti dovozuje. S ohledem na výrok stanoviska, že Krajský úřad Jihočeského kraje nepožaduje zpracování vyhodnocení vlivů změny č. 4 ÚP Kunžak na životní prostředí, by bylo vhodné např. uvést, na základě jakého zákonného ustanovení způsobuje nedokončený proces SEA ohledně krajské územně plánovací dokumentace zánik potřeby řádného procesu SEA ve vztahu k územně plánovací dokumentaci jednotlivých obcí.

Absenci relevantní argumentace ve stanovisku Krajského úřadu Jihočeského kraje se odpůrce cca 2,5 roku poté pokusil nahradit vlastní verzí v tom smyslu, že „*v rámci případného Vyhodnocení SEA změny č. 4 ÚP by byl posuzován shodný dopravní koridor jako*

při projednání 6. AZÚR“, a že tedy z tohoto důvodu „**Krajský úřad vyhodnotil posouzení vlivů změny č. 4 územního plánu na životní prostředí a veřejné zdraví jako nehospodárné nakládání s veřejnými financemi**“ (s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Pomineme-li skutečnost, že nic takového v předmětném stanovisku uvedeno není, jde o naprosto absurdní a v právním státě neakceptovatelnou argumentaci, a to hned z několika důvodů.

V prvé řadě, jak již bylo několikrát zmíněno, krajský proces SEA ohledně obou dopravních koridorů v Kunžaku zůstal nedokončen, zejména pak vůbec nebyl předmětem veřejného projednání, během kterého by se nejenom ke koridorům jako takovým, ale právě i k vyhodnocení SEA v tehdejší verzi vyjadřovala veřejnost, samozřejmě včetně navrhovatelů. V rámci připomínek podle § 39 odst. 2 SZ by tak veřejnost mohla poukazovat i na nedostatky vyhodnocení SEA, včetně upozornění na přírodní hodnoty, které byly ve vyhodnocení SEA opomenuty či nedostatečně zohledněny, jakož i rozpory mezi jednotlivými částmi SEA (některé tyto nedostatky budou příkladmo uvedeny níže v textu).

Pokud tedy odpůrce za dané situace uvádí, že předmětné vyhodnocení SEA „bylo zpracováno oprávněnou autorizovanou osobou a **nelze jej zpochybňovat**“ (s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno), jde o další příklad jeho argumentační svévole. Netřeba zdůrazňovat, že veřejné projednání je naprosto zásadní a nepominutelnou fází procesu pořizování jakékoliv územně plánovací dokumentace a těžištěm naplnění ústavně zaručených práv každé dotčené osoby na ochranu vlastnictví (čl. 11 odst. 1 LZPS), na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 LZPS) a na řádný proces (čl. 36 odst. 1 LZPS). Výše citovaná argumentace odpůrce existencí SEA, která se ve vztahu k předmětným dvěma koridorům nedostala ani do fáze veřejného projednání, když šlo navíc o jiné řízení, je na obdobné úrovni, jako kdyby odpůrce argumentoval, že ani samotné koridory D1-Z4 a D4-Z4 nebylo třeba v řízení o změně č. 4 ÚP Kunžak vůbec projednávat, protože obsahově totožné koridory byly předmětem společného jednání o 6. aktualizaci ZÚR Jihočeského kraje (než byly z jejího návrhu vypuštěny). Jde tak ze strany odpůrce též o výraz elementární neúcty k ústavně zaručeným právům všech účastníků řízení o změně č. 4 ÚP Kunžak.

Důkazy: stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje k potřebě posouzení změny č. 4 ÚP Kunžak z hlediska SEA ze dne 22. prosince 2017 (příloha č. 40)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Kromě nedokončenosti krajského procesu SEA ohledně předmětných dvou koridorů je dále třeba zmínit, že součástí procesu SEA je vždy též vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů příslušné koncepce na životní prostředí. V tomto ohledu se přitom obě koncepce liší dosti výrazně, když návrh 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje obsahoval pouze 3 dílčí změny, zatímco u návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak šlo o 10 (ve finální verzi o 12) dílčích změn, které mohou působit kumulativně či synergicky jak mezi sebou, tak i ve vztahu k již realizovaným či plánovaným záměrům vyplývajícím z předchozích verzí ÚP Kunžak. I z důvodu odlišných kumulativních vlivů, resp. synergií je tedy absurdní neprovést řádné zhodnocení vlivů změny č. 4 ÚP Kunžak s odkazem na proces SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje, ve vztahu k předmětným dvěma koridorům navíc nedokončený.

Neméně absurdní je ovšem též myšlenka odpůrce, že finanční náklady na vyhodnocení SEA lze vůbec poměřovat s hodnotou zájmu na řádném posouzení trvalých a nevratných vlivů na životní prostředí, které by realizací obou dopravních koridorů nastaly, navíc na hranicích přírodního parku Česká Kanada. Zatímco jednotlivé složky životního prostředí mají nevyčíslitelnou hodnotu, náklad na vyhodnocení SEA činil v případě 6. aktualizace ZÚR

Jihočeského kraje 99 tisíc Kč + DPH a i s ohledem na částečně shodný předmět posouzení nelze přepokládat, že by v případě změny č. 4 ÚP Kunžak byl tento náklad výrazně odlišný.

Důkaz: smlouva o dílo mezi Jihočeským krajem a společností EIA SERVIS ze dne 24. května 2017 (příloha č. 41)

Neupřímnost této argumentace odpůrce pak zvláště vyniká v porovnání s bohorovností, s jakou je ochoten znehodnotit nedávnou investici cca 2,2 miliónu Kč do rekonstrukce místní komunikace na Malém Podolí, která by musela ustoupit výstavbě koridoru D1-Z4 (k tomu blíže viz bod IV.2 h) na s. 62 níže). Tedy tam, kde má odpůrce skutečně hospodárně nakládat s veřejnými prostředky v řádech miliónů, tuto svoji povinnost neplní, a naopak hospodárným nakládáním s veřejnými financemi lícoměrně argumentuje tam, kde jde o částku řádově nižší a na druhé misce vah je nevyčíslitelná hodnota životního prostředí obce Kunžak.

Politování nízký zájem odpůrce na ochraně životního prostředí Kunžaku, tedy vlastní obce, vyplývá též ze způsobu, jakým odpůrce dezinterpretuje výsledky SEA ohledně „záměru Kunžak“, jak je v této SEA označována část koridoru D38 odpovídající koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak. Odpůrce konkrétně uvádí, že z předmětného vyhodnocení SEA vyplývá, že koridor D1-Z4 má „*veskrze pozitivní přínos*“ (s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno).

Při studiu předmětné SEA však dojdeme ke zcela opačnému závěru. Je v ní hodnocen vliv jednotlivých dopravních koridorů v celkem 8 oblastech, a to pomocí semikvantitativní stupnice od -2 („potenciální významný negativní vliv“) do +2 („potenciální významný pozitivní vliv“) s tím, že hodnota -1 znamená „potenciálně negativní vliv“, hodnota +1 „potenciálně pozitivní vliv“ a hodnota 0 odpovídá hodnocení „nulový nebo zanedbatelný vliv“. Tam, kde není možné vliv určit jedinou hodnotou, je využit interval významnosti vlivu, např. „-2/1“. Konkrétní výsledky zhodnocení SEA ve vztahu k „záměru Kunžak“, tedy koridoru D1-Z4, jsou shrnuty v tabulce níže:

Hodnocené vlivy	Číselné hodnocení	Popis případného střetu s limitem životního prostředí či komentář
vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	-2/1	v koridoru je umístěna obytná zástavba
vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru	-1	záměr je veden migračně významným územím
vlivy na půdu	0/-1	záběr zemědělské půdy III. a V. třídy ochrany
vlivy na horninové prostředí	0	–
vlivy na povrchové a podzemní vody	-1	koridor kříží záplavové území toku Chlum pro 100letou vodu
vlivy na ovzduší a klima	1/0	–
vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví	-1/-2	stavba se dotýká nemovité kulturní památky „silniční most“
vlivy na krajinu	0/-1	záměr zasahuje na území přírodního parku Česká Kanada

Již na první pohled je tedy zjevné, že převažují hodnocení v negativním pásmu vlivů na životní prostředí. Tomu odpovídá i konkrétní matematický propočet – pokud zprůměrujeme shora uvedená číselná hodnocení jednotlivých vlivů (včetně případných intervalů), dostaneme číslo -0,5625, tedy celkově negativní vliv na životní prostředí. Jinými

slovy jde o přesný opak „veskrze pozitivního přínosu“, jak se snaží výsledek předmětné SEA dezinterpretovat odpůrce. A to ve vyhodnocení SEA nejsou nijak zohledněny některé negativní vlivy, na které ve svých námitkách proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak důrazně upozorňovali navrhovatelé – jde např. o značný zásah do stávajících odtokových a hydrologických poměrů dotčené lokality, včetně narušení podzemních vod (blíže viz bod IV.2 a) na s. 44), úplné zničení biotopu, v němž se vyskytují zvláště chránění živočichové (blíže viz bod IV.2 b) na s. 47) či výrazný zásah do krajinného rázu Velkého i Malého Podolí (blíže viz bod IV.2 f) na s. 58).

Dle předmětné SEA je varianta koridoru D1-Z4 současně též horší než tzv. nulová varianta, tedy stávající podoba komunikace II/151 (viz s. 61 a tabulka na s. 62 předmětné SEA). Porovnání těchto dvou variant je v SEA provedeno tak, že u každé z výše uvedených 8 oblastí vlivů na životní prostředí je posouzeno, která varianta je v daném ohledu lepší (první) a která varianta horší (až druhá). Lepší variantě je pak přiřazena hodnota 1 a horší variantě hodnota 2, v případě „nerozhodného stavu“ je oběma variantám přiřazen aritmetický průměr součtu obou hodnot, tedy hodnota 1,5. Nejnižší možný součet všech 8 oblastí je tedy 8, nejvyšší možný pak 16, přičemž logicky je lepší ta varianta, jejíž celkový součet je nižší.

Ve vyhodnocení SEA má lepší nulová varianta celkový součet 10,5, zatímco u horší varianty odpovídající koridoru D1-Z4 je celkový součet 13,5. Ani tento závěr tedy rozhodně nepodporuje dezinterpretaci odpůrce, že z předmětné SEA vyplývá „veskrze pozitivní přínos“ koridoru D1-Z4. A to navíc SEA v předmětné tabulce z neznámých důvodů přiděluje v oblasti vlivů na krajinu oběma variantám stejnou hodnotu „1,5“, ač předtím SEA v tomto ohledu vliv koridoru D1-Z4 vyhodnotila prostřednictvím negativního intervalu „0/-1“ s tím, že záměr zasahuje na území přírodního parku Česká Kanada. Jde o evidentní rozpor mezi předchozí částí SEA a následným vyhodnocením této části při porovnání obou variant, když varianta koridoru D1-Z4 měla být nutně v oblasti vlivů na krajinu vyhodnocena jako horší (hodnota „2“), než nulová varianta, nemluvě o tom, že SEA v této oblasti vůbec nezohlednila negativní vliv předmětného koridoru na krajinný ráz Velkého i Malého Podolí, jak bude ještě podrobně popsáno na s. 58 a násl. níže. Po opravě této zjevné chyby by celkové skóre obou variant bylo 10 : 14 v neprospěch koridoru D1-Z4, v důsledku čehož pak ovšem neobstojí shrnutí následující po předmětné porovnávací tabulce, že „z hlediska vlivů na životní prostředí je řešená změna mírně horší oproti nulové variantě“ (s. 62 předmětné SEA; zvýraznění doplněno) – příslovce „mírně“ v tomto hodnocení není zjevně namístě.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro společné jednání z června 2017 (příloha č. 37)

Vraťme se ale zpět k nutnosti vyhodnotit vliv návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak na životní prostředí v rámci řádného procesu SEA. V případě změn územně plánovací dokumentace neprobíhá tzv. zjišťovací řízení podle ZPVŽP, ale příslušný orgán (v případě aktualizace zásad územního rozvoje MŽP podle § 42 odst. 4 SZ a v případě změny územního plánu krajský úřad podle § 47 odst. 2 SZ) vždy zpracovává stanovisko, v němž na základě kritérií přílohy č. 8 ZPVŽP uvede, zda má být příslušná koncepce posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, tedy zda má být předmětem SEA. V rámci tohoto stanoviska posuzuje, zda provádění příslušné koncepce může mít významný vliv na životní prostředí. Pokud lze významný vliv na životní prostředí vyločit, příslušný úřad proces zpracování SEA nepožaduje; v opačném případě je naopak jeho povinností posouzení koncepce z hlediska

OBECNÍ ÚŘAD KUNŽAK		15. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	posouvatel
Č.j.: KUMZAK/	659/2021	zřetel
Přílohy:		

vlivů na životní prostředí požadovat, což samozřejmě platí též pro případy, kdy je posouzení SEA ze zákona obligatorní.

Výše již bylo zmíněno, že Krajský úřad Jihočeského kraje ve svém stanovisku ze dne 22. prosince 2017 nerespektoval předchozí stanovisko jemu nadřízeného Ministerstva životního prostředí ze dne 9. května 2017, že změna územně plánovací dokumentace obsahující totožné dva dopravní koridory může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést její posouzení z hlediska jejích vlivů na životní prostředí. Krajský úřad Jihočeského kraje pak dokonce nerespektoval ani konkrétní zjištění obsažená v SEA, která byla na základě tohoto požadavku MŽP vypracována. Tato SEA totiž potencialitu významného vlivu koridoru D1-Z4 na životní prostředí potvrdila, když vlivy tohoto koridoru na obyvatelstvo a veřejné zdraví, jakož i jeho vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví hodnotila v rámci intervalu zahrnujícího hodnotu „-2“, odpovídající „potenciálnímu významnému negativnímu vlivu“ (viz tabulka hodnocených vlivů na s. 39 výše). A to předmětná SEA v důsledku nedokončení procesu jejího projednání nezohlednila skutečnosti, v důsledku kterých by jako potenciální významné negativní vlivy měly být hodnoceny též vlivy předmětného koridoru na biologickou rozmanitost, faunu a flóru, na povrchové a podzemní vody, jakož i na krajinu (krajinný ráz), jak již bylo zmíněno.

Irelevantní je též *ex post* argument odpůrce, že změna č. 4 ÚP Kunžak „vylučuje vymezení ploch pro případnou realizaci záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona“ s tím, že koridor D1-Z4 nedosahuje limitu 2 km uvedeného v bodě 49 předmětné přílohy pro záměr „Silnice všech tříd a komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích“ (s. 154 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Jde podle všeho o odkaz na § 10a odst. 1 písm. a) ZPVŽP, v němž je uvedeno, že předmětem posuzování vlivů koncepce na životní prostředí podle tohoto zákona jsou „koncepce, které stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1“. Ovšem i podlimitní záměry (tedy záměry nedosahující příslušné limitní hodnoty) patří mezi „záměry uvedené v příloze č. 1“, jak vyplývá z jejich definice obsažené § 3 písm. n) ZPVŽP, podle které je podlimitním záměrem „záměr uvedený v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii II, kteřý nedosahuje příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena“ (zvýraznění doplněno).

Zejména pak tento argument přehlíží, že v rámci řízení o územně plánovací dokumentaci dle stavebního zákona má MŽP či krajský úřad primárně zhodnotit, zda provádění příslušné koncepce (např. aktualizace ZÚR či změny územního plánu) může mít významný vliv na životní prostředí. Většina změn územně plánovacích dokumentací obcí či krajů přitom obsahuje rámec pro budoucí povolení více různých záměrů, proto není možné potenciální významný vliv těchto záměrů na životní prostředí v příslušném stanovisku MŽP či krajského úřadu vyloučit pouze na základě charakteristiky záměrů umožněných posuzovanou koncepcí, ale je třeba též zohlednit charakteristiku záměrů již realizovaných či plánovaných na základě stávající územně plánovací dokumentace, včetně možných kumulativních a synergických vlivů těchto záměrů.

Z argumentace odpůrce vyplývá absurdní závěr, že i kdyby návrh změny územně plánovací dokumentace umožňoval např. 10 různých podlimitních záměrů, lze potenciální významný vliv těchto záměrů na životní prostředí vyloučit jenom proto, že tyto záměry nedosahují limitů uvedených v příloze č. 1 ZPVŽP, a to dokonce přes případné kumulativní či synergické vlivy se záměry již realizovanými či plánovanými.

Odpůrce si navíc zjevně protřečí, neboť hned na s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak uvádí, že „*stavby tohoto typu (silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy) jsou před jejich povoláním a vlastní realizací posuzovány v rámci procesu EIA (vyplývá ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a jeho přílohy č. 1)*“ s tím, že „je

nutno zdůraznit, že dopravní stavbu není možné povolit dříve, než bude posouzena procesem EIA“ (zvýraznění doplněno). Prakticky shodně odpůrce argumentuje též na s. 117 odůvodnění a na nutnost posuzování tohoto záměru v rámci procesu EIA poukazuje též na s. 156 a 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. Odpůrce tedy sám uznává, ba dokonce „zdůrazňuje“, že stavba předmětné přeložky je záměrem spadajícím mezi záměry uvedené v příloze č. 1 (pokud jde o proces EIA), ale současně argumentuje, že mezi záměry uvedené v příloze č. 1 nepatří (pokud jde o proces SEA), ač stále jde o jednu a tutéž přílohu č. 1 ZPVŽP, která se vztahuje jak k procesu EIA, tak k procesu SEA.

Důkaz: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Nad rámec vnitřních rozporů odůvodnění analyzovaných v tomto podání již dříve (viz s. 27 výše) tak jde o další **vnitřní rozpor** mezi jednotlivými částmi odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, tentokrát v neméně důležité otázce posouzení vlivů koridoru D1-Z4 na životní prostředí. Změna č. 4 ÚP Kunžak je tedy v části týkající se vymezení koridoru D1-Z4 i těchto důvodů nesrozumitelná a tudíž nepřezkoumatelná, a je proto nutné tuto část předmětného opatření obecné povahy **zrušit** též podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) SŘS.

Pro úplnost pak budiž uvedeno, že argumentace odpůrce procesem EIA je navíc v rozporu se zásadou nezaměňování strategického a projektového posuzování ve smyslu § 10a odst. 3 ZPVŽP, podle kterého posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) nenahrazuje posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (SEA).

I přes závažné procesní vady spočívající v nepřezkoumatelnosti odůvodnění změny č. 4 v důsledku jeho vnitřních rozporů a nepřezkoumatelnosti samotného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 22. prosince 2017, na kterém je toto odůvodnění v otázce SEA postaveno, by však neměla zapadnout výše podrobně vyložená skutečnost, že i z meritorního hlediska je předmětné stanovisko v rozporu se zákonem, když toto nepožadovalo vyhodnocení SEA, ač nejenom ze stanoviska nadřízeného Ministerstva životního prostředí, ale též přímo z předchozí SEA vyhodnocující totožné dopravní koridory v Kunžaku vyplývá, že koridor D1-Z4 může mít významný vliv na životní prostředí.

Jestliže v důsledku tohoto nezákonného stanoviska odpůrce neposuzoval vliv změny č. 4 ÚP Kunžak na životní prostředí v rámci řádného procesu SEA, dopustil se tak podstatného porušení ustanovení týkající se procesu pořizování územně plánovací dokumentace, jež mělo za následek mj. nezákonné vymezení koridoru D1-Z4. I z důvodu této vady řízení je tedy nutné tomu napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak **zrušit** podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. c) SŘS.

2) K rozporu s požadavkem proporcionality ve vztahu k jednotlivým veřejným zájmům

Zásada subsidiarity a minimalizace zásahu, kterou pro posuzování proporcionality územních plánů formuloval Nejvyšší správní soud v rozhodnutí rozšířeného senátu NSS I Ao 1/2009, se vztahuje primárně k vlastnickým právům. Stejně jako vlastnické právo (čl. 11 odst. 1 LZPS) je ovšem i právo na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 LZPS) ústavně zaručeným právem, a proto je zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu třeba aplikovat též ve vztahu k veřejným zájmům, u kterých existuje průnik s právem každého (tedy i právem navrhovatelů) na příznivé životní prostředí, tj. ve vztahu k veřejným zájmům v oblasti životního prostředí.

V intencích zásady subsidiarity a minimalizace zásahu lze tedy i veškeré zásahy do životního prostředí činit jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli. Tím samozřejmě není dotčena povinnost dodržovat omezení vyplývající ze zákonů specificky chránících jednotlivé složky životního prostředí, a samozřejmě ani povinnost dodržovat příslušnou zákonnou úpravu tam, kde jde o ochranu jiných než environmentálních veřejných zájmů. V tomto ohledu lze též opět připomenout § 18 odst. 2 SZ, který jako jeden z cílů územního plánování stanoví „dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů“ na udržitelném rozvoji území, z čehož vyplývá povinnost proporcionálně vyvažovat nejen veřejné a soukromé zájmy, ale též jednotlivé veřejné zájmy navzájem.

Ještě před posouzením respektování zásady subsidiarity a minimalizace zásahu (tedy proporcionality v užším slova smyslu), je však třeba zhodnotit, zda je splněna podmínka proporcionality v širším slova smyslu, tedy zda vůbec dané opatření obecné povahy umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (tzv. kritérium vhodnosti formulované v rozhodnutí I Ao 1/2005). Pokud totiž např. dílčí změna územního plánu vůbec neumožňuje naplnit ji deklarovaný cíl, je v principu nadbytečné zabývat se tím, zda tento způsob „naplnění“ sledovaného účelu je oproti jiným možným způsobům nejšetrnější. Každopádně však platí, že pokud není splněna podmínka zákonnosti územního plánu spočívající v dodržení zásady proporcionality, ať již v širším či užším slova smyslu, nebo pokud je řešení obsažené v územním plánu z jiného důvodu v rozporu se zákonem, soud napadenou část územního plánu, resp. jeho změny zruší (§ 101d odst. 2 SŘS).

Jak navrhovatelé podrobně vyargumentovali v bodě III. d) na s. 24 až 33 tohoto podání, dopravní koridor D1-Z4 není způsobit ani odstranit stávající dopravní závalu na silnici II/151 (ta by v inkriminovaném místě nadále přetrvávala), ani zvýšit bezpečnost silničního provozu v dané lokalitě Kunžaku, když počet dopravních nehod v ní by z důvodu vzniku dalších dvou křižovek a přetrvávání dopravní závaly na původní komunikaci zůstal stejný. Je tedy zřejmé, že koridor D1-Z4 **nesplňuje ani elementární podmínku proporcionality** spočívající ve způsobilosti dosáhnout sledovaný cíl, a je proto v zásadě bezpředmětné posuzovat, zda byla respektována též zásada subsidiarity a minimalizace zásahu.

Navrhovatelé se však přesto níže jednotlivým zásahům koridoru D1-Z4 do ostatních veřejných zájmů věnují, a to ze tří důvodů. Prvním důvodem je skutečnost, že odpůrce evidentně (byť bez jakékoliv opory ve spisovém materiálu) vychází z předpokladu, že koridor D1-Z4 je řešením jím deklarovaného veřejného zájmu; navrhovatelé proto chtějí ukázat, že ani za tohoto zjevně nesprávného předpokladu by předmětný dopravní koridor požadavek proporcionality ani ve vztahu k veřejným zájmům nesplňoval. Druhým důvodem je závažnost zásahů koridoru D1-Z4 (resp. stavby přeložky silnice II/151 v jeho rámci) do jednotlivých veřejných zájmů, zejména pak v oblasti životního prostředí; i v zájmu ochrany přírody chtějí navrhovatelé na tyto skutečnosti na adekvátním prostoru poukázat, včetně odkazů na porušení konkrétních ustanovení zákonů chránících jednotlivé složky životního prostředí. Třetím důvodem je pak rozsah procesních pochybení odpůrce, spočívající v nedostatečně zjištěném skutkovém stavu ohledně zásahů koridoru D1-Z4 do veřejných zájmů níže uvedených; kdyby odpůrce mj. na základě námitek navrhovatelů tyto skutečnosti řádně zjišťoval, pak by při jejich korektním vyhodnocení koridor D1-Z4 z návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak vypustil, a nemuselo by tak být ani tohoto soudního řízení.

Veřejných zájmů zcela neproporcionálně zasažených vymezením koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak je tolik a každý z nich je takového významu, že je těžké zvolit jejich pořadí.

Následující výčet je proto seřazen spíše tematicky, neboť stanovení přesného pořadí tak důležitých veřejných zájmů dle jejich významu je prakticky nemožné.

a) Zásah do veřejného zájmu na prevenci sucha a nedostatku vody

Jak celá Česká republika, tak i Kunžak v posledních letech zaznamenává stále výraznější **problémy se suchem a nedostatkem vody**. V důsledku nevhodných zásahů do krajiny v minulosti dochází k postupnému snižování hladin podzemní vody, zhoršování odtokových poměrů a vysychání povrchových vrstev půdy. To má významně negativním vliv na celý půdní ekosystém a veškerou vegetaci – např. i v Kunžaku a okolí stále častější kůrovcové kalamity jsou z podstatné části způsobeny právě tím, že stromy s povrchovým kořenovým systémem (typicky smrky) nemají dostatek vody pro tvorbu mízy, která by kůrovce „zatopila“.

Pomyslným varovným ukazovákem pak bylo léto 2019, kdy byla extrémní sucha nejen v Kunžaku, ale prakticky v celé ČR. Co více je třeba, aby obce a úřady začaly za této kritické situace aktivně prosazovat ochranu vody a hydrologických poměrů? Lesy v Kunžaku a okolí v důsledku sucha doslova mizí před očima.

Vysychání povrchových vrstev půdy způsobuje též **lokální záplavy**, neboť ztvrdlá a vyschlá půda není schopna pojmout mnoho srážek, což paradoxně způsobuje další vysychání půdy. Ta pak musí být zavlažována uměle z veřejných vodovodů, což vede ke stále se zvyšujícím nárokům na dodávku pitné vody, zejména v letních měsících.

Tato situace se bude ve správním obvodu obce Kunžak nadále zhoršovat, pokud vodní zdroje a odtokové poměry budou i nadále nezodpovědnými zásahy narušovány. Je třeba si uvědomit, že voda je nenahraditelný zdroj a pokud tento zdroj (doslova) vyschne, bude to mít pro rozvoj příslušné části obce významně negativní následky.

Ve změně č. 4 ÚP Kunžak vymezený koridor D1-Z4 příčně protíná rozsáhlé svažité území, kudy povrchová i podzemní voda přirozeně stéká do níže položených částí Velkého Podolí. Přeložka silnice II/151 v tomto koridoru by **významně narušila místní odtokové poměry** a způsobila sucho a nedostatek vody ve značné části Velkého Podolí. Monstrózní silniční těleso vedené přes poslední zbytky přírody v intravilánu obec Kunžak by zcela zablokovalo přirozený odtok vody a nevratně poškodilo hydrologické poměry nejen v dané lokalitě, ale i v jejím okolí.

V bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru D1-Z4 se navíc nacházejí **dvě studny**, které by v důsledku umělé překážky vytvořené masivním silničním tělesem ztratily podstatnou část své vody – konkrétně jde o studnu na pozemku navrhovatelů parc. č. 220/2 (louka) a o studnu na pozemku navrhovatelů parc. č. 219 (u nádvoří domu navrhovatelů čp. 112). Prvně uvedená studna svému účelu slouží již cca 70 let, druhá studna je spolehlivým zdrojem užitkové (dříve i pitné) vody již od samotného vybudování domu čp. 112, tedy cca 150 let, když v úvodních dekádách sloužila jako zdroj pitné vody i pro ostatní domy ve Velkém Podolí. Přeložka silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4 by tak nenávratně zničila i tyto přírodní zdroje vody.

Na tyto negativní zásahy do zájmů chráněných vodním zákonem ostatně upozorňoval též odbor životního prostředí Městského úřadu Jindřichův Hradec (dále jen „**OŽP MÚ Jindřichův Hradec**“), když ve svém stanovisku k návrhu koridoru D1-Z4 v rámci společného jednání uvedl mj. následující:

„Nachází se zde 2 domovní studny, může jich být i více. Z konfigurace terénu v trase navrhovaného koridoru je zřejmé, že si realizace stavby vyžádá značný rozsah terénních úprav a tím i značný zásah do stávajících odtokových a hydrologických poměrů v daném

území. Je i zřejmé, že by prováděnými zemními pracemi došlo k ovlivnění vodních poměrů nejen v navrhovaném koridoru, ale i v jeho širokém okolí.“ (zvýraznění doplněno)

OŽP MÚ Jindřichův Hradec dále ve svém stanovisku považoval za nezbytné provést podrobný hydrogeologický průzkum zaměřený na „vyhodnocení všech dopadů na odtokové a hydrogeologické poměry v dané lokalitě a jejím okolí“. K tomu dodal, že pokud by průzkumné práce prokázaly nepříznivý dopad na zájmy chráněné vodním zákonem, „**nebude možné stavbu realizovat**“ (zvýraznění doplněno).

Důkaz: relevantní část vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů ke změně č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 42)

Navrhovatelé ve svých námitkách požadovali, aby tento hydrogeologický průzkum byl proveden ještě před vydáním změny č. 4 ÚP Kunžak. Stanovisko odpůrce, že „předpoklad zásahu do stávajících odtokových i hydrologických poměrů ... bude řešen a prověřován v navazujících projektových dokumentacích a řízeních“ (nyní s. 117 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak) označili za řešení zcela zpozdilé a absurdní. Jaký dává smysl napláňovat v územním plánu dopravní koridor, abychom teprve posléze zjistili, že stavbu silnice na jeho základě nelze z mnohých důvodů realizovat?

V reakci na tuto argumentaci navrhovatelů odpůrce v rozhodnutí o námitkách uvedl, že „nelze ... přijmout tvrzení o tom, že odkázání řešit hydrogeologický průzkum v navazujících řízeních je řešení zpozdilé a absurdní“, a argumentoval přitom § 43 odst. 3 SZ, podle kterého územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím (s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019 (příloha č. 9)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Argumentace odpůrce ustanovením § 43 odst. 3 SZ se ovšem zcela míjí s obsahem námitek navrhovatelů, kteří nepožadovali, aby ÚP Kunžak obsahoval podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, nýbrž aby (i s ohledem na stanovisko OŽP MÚ Jindřichův Hradec) byl hydrogeologický průzkum dané lokality proveden ještě před vydáním změny č. 4 ÚP Kunžak; výsledky tohoto průzkumu by pak mohly být jedním z podkladů pro navrhovatelé současně požadované vyhodnocení SEA.

Navrhovatelé totiž byli a jsou přesvědčeni, že výsledky hydrogeologického průzkumu by indikovaly natolik negativní zásah do odtokových a hydrologických poměrů předmětného území, že by bylo nutné vymezení koridoru D1-Z4 z návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak vypustit. V případě stejně negativního výsledku hydrogeologického průzkumu proběhlého až v navazujících řízeních by stavbu přeložky v rámci koridoru D1-Z4 stejně nebylo možno realizovat, jak ostatně ve svém stanovisku uvedl též OŽP MÚ Jindřichův Hradec. V důsledku toho by pak byla nutná další změna ÚP Kunžak, která by se opět vrátila k řešení ve formě dopravního koridoru D1. Za takové situace ovšem nedává logiku, aby byl koridor D1-Z4 v ÚP Kunžak vymezován předtím, než jsou známy výsledky předmětného hydrogeologického průzkumu.

Ze stejného důvodu je nepřipadná argumentace odpůrce „*procesem EIA, kde budou řešeny všechny souvislosti se záměrem - stavbou a jejím vlivem na životní prostředí*“, včetně negativních vlivů na povrchové a podzemní vody (s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Jde opět o řešení zpozdilé a absurdní, když nejen navrhovatelé, ale též OŽP MÚ

Jindřichův Hradec již dopředu upozorňovali na skutečnost, že realizace stavby v rámci předmětného koridoru by představovala značný zásah do stávajících odtokových a hydrologických poměrů v daném území.

Evidentní snaha odpůrce odsunout (velmi pravděpodobná) zjištění značně negativních vlivů stavby přeložky silnice II/151 na životní prostředí až do fáze územního řízení je přitom v rozporu nejenom s logikou věci, ale též s judikaturou Nejvyššího správního soudu.

Konkrétně v rozhodnutí ve věci sp. zn. 4 As 125/2014 ze dne 17. prosince 2014 (dále jen „**rozhodnutí 4 As 125/2014**“) Nejvyšší správní soud pod bodem 31 uvedl, že v obecné rovině lze sice souhlasit s tím, že posuzování jednotlivých konkrétních záměrů (např. staveb) na plochách vymezených územním plánem se děje v následných povolenacích řízeních, avšak že některé záměry vykazují již ve fázi vymezení v územním plánu takovou míru určitosti svých vlastností, že takové posouzení vlivů na sousedící nemovitosti možné je. V takových případech je pak dle Nejvyššího správního soudu potřebné provést vyhodnocení přípustnosti vymezované plochy či koridoru určených pro takto konkretizovaný záměr již ve fázi řízení o vydání územního plánu, a to jak z hlediska veřejných zájmů, tak (v případě uplatnění námitek ze strany vlastníků dotčených nemovitostí) i z hlediska práv těchto soukromých osob.

Dle citovaného rozhodnutí 4 As 125/2014 (stále jde o jeho bod 31) je potom ovšem správní orgán povinen zajistit i příslušné odborné podklady, z nichž může učinit skutková zjištění potřebná pro vydání opatření obecné povahy v souladu s § 3 správního řádu, přičemž v některých případech (pokud odborné podklady obsažené ve spise nebudou dostatečné pro náležité skutkové zjištění a posouzení relevantních otázek) „**bude pořizovatel (resp. obec) muset opatřit další odborné podklady v podobě např. odborných studií, průzkumů či dokonce znaleckých posudků, včetně např. studie hydrogeologických poměrů v určitém území**“ (zvýraznění doplněno; v dané kauze šlo taktéž o pochybení spočívající v neprovedení hydrogeologického průzkumu).

V tomto kontextu Nejvyšší správní soud v bodě 32 citovaného rozhodnutí odkázal též na svůj rozsudek č. j. 1 AOs 1/2013 – 85 ze dne 6. června 2013, podle nějž ochranu právům vlastníků je třeba poskytovat již ve fázi vydání územního plánu. V témže bodě 32 pak Nejvyšší správní soud citoval z dalšího svého rozhodnutí č. j. 1 AOs 1/2006 – 74 ze dne 18. července 2006 (publikovaného pod č. 1276/2006 Sb. NSS), podle kterého „*v okamžiku územního řízení již není možné účinně se vyjádřit k otázce, zda bude určitá stavba realizována či nikoliv; v této fázi již otázka nezní „zda“, ale „jak“.* Účinná právní ochrana se proto musí soustředit na okamžik, kdy je o dané věci skutečně rozhodováno“ (zvýraznění doplněno).

V návaznosti na tyto úvahy Nejvyšší správní soud zamítl kasační stížnost obce Račice proti rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem, který zrušil část jejího územního plánu z důvodu žalobci namítaných nedostatečných skutkových zjištění týkajících se hydrogeologických poměrů v dané lokalitě; tato nedostatečná skutková zjištění Nejvyšší správní soud spatřoval právě v absenci studie hydrogeologických poměrů (viz též bod 24 citovaného rozhodnutí). To vše za situace, kdy ohledně návrhu předmětného územního plánu byla vypracována SEA, která se však specifickou otázkou hydrogeologických poměrů nezabývala (viz bod 34 předmětného rozhodnutí).

Stavba přeložky silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4 **je téměř ideálním příkladem záměru**, který již ve fázi vymezení v územním plánu vykazuje takovou míru určitosti svých vlastností, že je možné (a ve smyslu rozhodnutí 4 As 125/2014 současně též nutné) provést vyhodnocení přípustnosti vymezovaného koridoru určeného pro tento záměr již ve fázi řízení o vydání územního plánu. Dopravní koridor D1-Z4 vymezený změnou č. 4 ÚP Kunžak totiž

nemůže sloužit ničemu jinému, než právě k vybudování přeložky silnice II/151, a vzhledem k velice podrobným obecným technickým požadavkům pro stavbu silnic je již dopředu s vysokou mírou spolehlivosti zřejmé, jaké bude mít přeložka silnice II/151 vlastnosti.

K tomu viz zejména § 16 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který ohledně obecných technických požadavků pro stavbu dálnic, silnic a místních komunikací odkazuje na prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb. Tato vyhláška ve své části páté jednotlivé obecné technické požadavky na tyto pozemní komunikace podrobně specifikuje, a to např. ve vztahu k jejich směrovému a výškovému vedení, příčnému uspořádání, křižovatkám či tělesu komunikace, a odkazuje přitom na celkem 66 technických norem obsažených v její příloze č. 1 (viz § 16 předmětné vyhlášky).

Za této situace bylo – v intencích rozhodnutí 4 As 125/2014 – povinností odpůrce, aby v návaznosti na stanovisko OŽP MÚ Jindřichův Hradec a námitky navrhovatelů provedl ještě před vydáním změny č. 4 ÚP Kunžak podrobný hydrogeologický průzkum dané lokality, který by byl způsobilý obavy ze značně negativního vlivu přeložky silnice II/151 do hydrologických poměrů v daném území vyvrátit či naopak potvrdit. Jestliže tak odpůrce v rozporu s požadavkem § 3 správního řádu a judikaturou Nejvyššího správního soudu neučinil, zatížil tím řízení o změně č. 4 ÚP Kunžak vadou spočívající v nedostatečně zjištěném skutkovém stavu; tomu odpovídající část předmětného opatření obecné povahy je tak třeba zrušit též podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. b) SŘS.

I bez hydrogeologického průzkumu je však zřejmé, že varianta koridoru D1-Z4, tedy přeložky silnice II/151, představuje daleko větší zásah do hydrologických poměrů dané lokality, než předchozí varianta ve formě koridoru D1, který byl podkladem pro homogenizaci silnice II/151, tedy pro úpravu jejího stávajícího trasování s logicky mnohem menším zásahem do odtokových poměrů či rezervoárů podzemní vody v této části Kunžaku; k obdobnému závěru dojdeme při porovnání koridoru D1-Z4 s variantou dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn, neboť i tato varianta představuje výrazně šetrnější homogenizaci silnice II/151, a nikoliv její přeložku ve zcela nové trase.

Lze tedy uzavřít, že koridor D1-Z4 kromě obecné nezpůsobilosti vyřešit deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem nevyhovuje ani požadavku na jeho proporcionalitu v užším smyslu ve vztahu k veřejnému zájmu na prevenci sucha a nedostatku vody. Výstavba masivní překážky odtokových poměrů v přirozeně svažitém terénu v podobě silničního tělesa přeložky silnice II/151 zcela jistě není řešením šetrným k zájmu na prevenci sucha a nedostatku vody, natož pak řešením nejšetrnějším, když obě varianty homogenizace silnice II/151 zasahují do hydrologických poměrů dané lokality výrazně méně.

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že při vymezení dopravního koridoru D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak nebyla splněna podmínka zákonnosti spočívající v dodržení zásady proporcionality, v daném případě ve vztahu k veřejnému zájmu na prevenci sucha a nedostatku vody, a proto je napadená část změny č. 4 ÚP Kunžak v rozporu se zákonem a je třeba ji zrušit též podle § 101d odst. 2 SŘS.

b) Zásah do veřejného zájmu na ochraně zvláště chráněných živočichů

Na pozemcích parc. č. 218/1 (zahradka) a parc. č. 219 (ostatní plocha s faktickou funkcí zahrady) se během téměř 40 let trvající péče navrhovatelů o rostliny a dřeviny tam rostoucí stal biotop, ve kterém se nacházejí zvláště chráněné živočichové, konkrétně ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a slepýš křehký (*Anguis fragilis*), tedy silně ohrožené druhy ve smyslu § 48 odst. 2 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně

přírody a krajiny (dále též jen „ZOPK“), resp. bodu 2 přílohy č. III prováděcí vyhlášky k ZOPK č. 395/1992 Sb., kde jsou jednotlivé silně ohrožené druhy vyjmenovány.

Podle § 50 ZOPK jsou zvláště chránění živočichové (tedy ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené druhy) chráněni ve všech svých vývojových stádiích a chráněna jsou jimi užívaná přírozená i umělá sídla a jejich biotop (odst. 1). Je zakázáno mj. škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, včetně poškozování či přemísťování jimi užívaných sídel (odst. 2). Pro druhy silně a kriticky ohrožené pak platí, že se uvedená ochrana vztahuje i na případy, kdy by jinak byl zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů nezbytný v důsledku např. ochrany veřejného zdraví či veřejné bezpečnosti (odst. 3 ve spojení s odst. 4 citovaného ustanovení).

Je tedy zřejmé, že dopravní koridor D1-Z4, který vede mj. právě přes pozemky parc. č. 218/1 a 219, kde se předmětný biotop nachází, je zcela neslučitelný s uvedenou zákonnou ochranou na něm žijících silně ohrožených druhů. Z výslovného ustanovení § 50 odst. 3 a 4 ZOPK pak vyplývá, že ve vztahu k ochraně silně ohrožených druhů, tedy též ještěřky živorodé, ještěřky obecné a slepýše křehkého, nemůže obstát ani argumentace údajným „řešením dopravní závady“, ke kterému navíc koridor D1-Z4 beztak není způsobilý. Již na základě výše uvedeného lze tedy uzavřít, že vymezení dopravního koridoru D1-Z4 přímo přes biotop silně ohrožených druhů je v přímém rozporu se shora citovaným § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, a napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak vymezující tento koridor je tak třeba i z tohoto důvodu pro nezákonnost zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS.

Navrhovatelé ve svých námitkách proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak na neslučitelnost trasy koridoru D1-Z4 s ochranou silně ohrožených druhů výslovně upozorňovali, odpůrce jim však ani v tomto ohledu nevyhověl. Nerozporoval sice, že se na daném biotopu uvedené tři druhy živočichů vyskytují, nicméně argumentoval, že jde o „*druhy živočichů v dané oblasti široce rozšířené a nachází se v řadě lokalit v okolí*“ (s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak).

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne
17. října 2019 (příloha č. 9)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí
o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Odpůrce nijak nespecifikoval, o jaké konkrétní zdroje je toto jeho tvrzení opřeno, fakticky jím však zpochybňuje obsah právního předpisu, tedy skutečnost, že na základě zmocnění ZOPK byly ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. předmětné tři druhy drobných plazů zařazeny mezi silně ohrožené druhy. Zpochybňování obsahu právního předpisu je samo o sobě dosti absurdní, zejména pak za situace, kdy další dva druhy ještěřek, ještěřka zední (*Podarcis muralis*) a ještěřka zelená (*Lacerta viridis*) jsou předmětnou prováděcí vyhláškou označeny dokonce za kriticky ohrožené druhy. Je zřejmé, že pokud by k ochraně uvedených tří silně ohrožených druhů zaujímaly orgány veřejné správy podobně přezíravý přístup jako odpůrce, ocitly by se brzy i tyto tři druhy na seznamu druhů ohrožených *kriticky*.

Zejména však ve svém rozhodnutí o námitkách odpůrce naprosto pominul základní argument navrhovatelů ustanovením § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, dle kterého je i v případech, kdy se může jednat o jinak legitimní důvody ochrany veřejného zdraví či veřejné bezpečnosti, zakázáno mj. škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje silně ohrožených druhů živočichů, včetně poškozování či přemísťování jimi užívaných sídel; jinými slovy navrhovatelé ve svých námitkách argumentovali, že přes dotýčný biotop nelze dopravní koridor D1-Z4 vůbec vést.

Namísto argumentace týkající se § 50 odst. 1 až 4 ZOPK odpůrce absurdně tvrdí, že „*dopravní stavba nemusí představovat příčinu likvidace výskytu živočichů v dané oblasti*,“

protože existuje mnoho způsobů opatření pro jejich další fungování“, přičemž argumentuje „vhodným technickým řešením“ ve formě propustků a jiných objektů „tak, aby umožňovaly bezpečnou migraci živočichů“ (s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Migrace živočichů je však zcela odlišnou problematikou, než je ochrana jejich biotopů – migrace se uskutečňuje v rámci biokoridorů, což jsou přírodní pásy (např. strouhy či meze) spojující jednotlivé biotopy. Zničení biotopu silně ohrožených druhů a jejich nucená migrace do jiného biotopu je ovšem přesně to, co § 50 odst. 1 až 4 ZOPK zakazuje.

Z výše uvedeného je zřejmé, že argumentace odpůrce je v tomto směru zcela mimoběžná s obsahem námitek navrhovatelů, a není z ní tedy jakkoliv seznatelné, jak se odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 vypořádal s důsledky jednoznačného znění § 50 odst. 1 až 4 ZOPK. Lze tedy uzavřít, že v tomto ohledu je odůvodnění změny č. 4 pro nedostatek jeho důvodů nepřezkoumatelné, a napadenou část předmětného opatření obecné povahy je proto třeba **zrušit** též podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) SŘS.

Podobně jako v případě zásahu do povrchových i podzemních vod, odpůrce i v případě vlivu koridoru D1-Z4 na biotop silně ohrožených druhů (vedoucího k jeho faktickému zničení) absurdně posouvá jakékoliv posuzování negativních důsledků tohoto koridoru až „na potom“. Konkrétně odpůrce k výskytu zvláště chráněných druhů živočichů na předmětném biotopu uvedl, že „vliv záměru na tuto složku životního prostředí bude řešen v navazujících řízeních, kdy lze přistoupit k realizaci opatření pro podporu chráněných živočichů“ (s. 155 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno).

Odpůrce tak ukazuje nejenom absenci jakéhokoliv respektu k přírodním hodnotám chráněným § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, ale též své čistě utilitární pohnutky, kdy se doslova za každou cenu snaží dostat otázku stavby přeložky silnice II/151 z pozice „zda“ do pozice „jak“, jak to v obecné rovině trefně popsal Nejvyšší správní soud v již citovaném rozhodnutí ve věci sp. zn. 1 AOs I/2013. Opět tak lze vyzdvihnout důvodnost a přiléhavost požadavku formulovaného v jeho návazném rozhodnutí 4 As 125/2014, že u záměrů vykazujících již ve fázi vymezení v územním plánu dostatečnou míru určitosti jejich vlastností je nutné provést vyhodnocení přípustnosti vymezené plochy či koridoru určených pro tento záměr z hlediska jejich potenciálních negativních důsledků již ve fázi řízení o vydání územního plánu a zajistit si k tomu i příslušné odborné poklady.

Vzhledem k tomu, že stavba přeložky silnice II/151 je prakticky ideálním příkladem takového konkrétního záměru (blíže viz argumentace na s. 46 výše), bylo ve smyslu rozhodnutí 4 As 125/2014 povinností odpůrce, aby na základě námitek navrhovatelů provedl ještě před vydáním změny č. 4 ÚP Kunžak podrobný biologický průzkum daného biotopu z hlediska výskytu zmiňovaných tří silně ohrožených druhů, a to tím spíše, že i odpůrce sám potvrzuje, že se tyto druhy živočichů v dané oblasti vyskytují. Jaký má smysl vymezovat v ÚP Kunžak dopravní koridor pro stavbu přeložky silnice, když již nyní je zřejmé, že z důvodu § 50 odst. 1 až 4 ZOPK nebude možné tuto stavbu realizovat? Jestliže odpůrce v rámci své účelové „přetřesí politiky“ žádný takový průzkum neučinil, zatížil tím řízení o změně č. 4 ÚP Kunžak vadou spočívající v nedostatečně zjištěném skutkovém stavu, a napadenou část tohoto opatření obecné povahy je tak třeba **zrušit** též podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. b) SŘS.

Oproti koridoru D1-Z4 varianta řešení dopravní závady ve formě předchozího koridoru D1 nezasahuje do žádného biotopu zvláště chráněných druhů živočichů, neboť jde o dopravní koridor pro úpravu stávajícího trasování silnice II/151, v jejímž bezprostředním okolí se

žádné takové biotopy nenacházejí; ke stejnému závěru dospějeme i při porovnání koridoru D1-Z4 s variantou dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn.

Z hlediska požadavku na proporcionalitu jednotlivých veřejných zájmů lze tedy uzavřít, že koridor D1-Z4 – kromě obecné nezpůsobilosti vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem – nevyhovuje ani požadavku na jeho proporcionalitu v užším smyslu ve vztahu k veřejnému zájmu na ochraně zvláště chráněných živočichů. Výstavba masivního silničního tělesa přímo přes biotop tří silně ohrožených druhů živočichů je řešením nejen jednoznačně rozporným s § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, ale též řešením pro předmětný biotop zcela devastujícím, když naproti tomu obě varianty homogenizace silnice II/151 nezasahují do žádného biotopu zvláště chráněných živočichů. Ani v tomto ohledu tedy při vymezení koridoru D1-Z4 nebyla splněna podmínka zákonnosti spočívající v dodržení zásady proporcionality, a proto je napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak i z tohoto důvodu nutno pro rozpor se zákonem **zrušit** (§ 101d odst. 2 SŘS).

c) Zásah do veřejného zájmu na ochraně nemovitých kulturních památek

Zřejmě nejparadoxnějším případem zásahu dopravního koridoru D1-Z4 do veřejných zájmů je jeho zásah do zájmu na ochraně nemovitých kulturních památek. Právě existenci nemovité kulturní památky v podobě tzv. Vospělova mlýna totiž odpůrce vysvětluje, proč dopravní závalu na silnici II/151 nelze řešit v rámci původní varianty přes areál tohoto mlýna, a svoji více než 10letou nečinnost ve věci zúžení památkové ochrany této kulturní památky (na historickou mlýnskou technologii, kterou lze přemístit) vysvětluje tím, že „**vyhlášení kulturní památky nelze zpochybňovat a nelze jej v územně plánovací dokumentaci nerespektovat**“ (s. 153 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno).

Ovšem právě nerespektování, resp. úplného ignorování vyhlášené nemovité kulturní památky se odpůrce dopustil, když dopravní koridor D1-Z4 vymezil tak, že jeho východní začátek zasahuje do nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“. Tento most byl jako nemovitá kulturní památka vyhlášen již v roce 1958 s tím, že jde o barokní kamenný most z 18. století, který „dokládá původní komunikaci a je proto chráněn jako technická památka“; oceňována je z památkového hlediska též socha sv. Jana Nepomuckého na tomto mostě.

V současném Ústředním seznamu kulturních památek České republiky (tzv. památkovém katalogu) je ohledně tohoto mostu uvedeno, že „i přes dosti necitlivou rekonstrukci a rozšíření je stále hodnotným příkladem dopravní technické stavby, která dokládá architektonické kvality, stavební a konstrukční technologie a je důležitým pramenem pro dokumentaci vývoje tohoto druhu staveb v jihočeském regionu“ s tím, že předmětný most „představuje doklad řemeslné dovednosti a zručnosti našich předků, včetně jejich estetického cítění“; oceňována je též na mostě umístěná socha sv. Jana Nepomuckého pro své netypické zpodobnění svěťce. Závěrem je v předmětném seznamu uvedeno, že „památková ochrana se vztahuje na celý areál“ (obě zvýraznění doplněna).

Důkazy: původní evidenční list (příloha č. 43)
 vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovité kulturní památce „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ (příloha č. 44)

Připomeňme, že podle § 2 odst. 1 písm. a) památkového zákona prohlašuje Ministerstvo kultury za kulturní památky takové nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka

OBCENÍ ÚŘAD KUNŽAK		čís. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	navrhovatel
Č.j.: KUNŽ/21	660/221	čís. znak
Přílohy:		

z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické.

Odpůrce z neznámých důvodů památkovou ochranu předmětného silničního mostu jakožto nemovité kulturní památky v procesu pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak zcela ignoroval a jeho památkovou ochranu svévolně zredukoval pouze na sochu sv. Jana Nepomuckého (kterou zřejmě pokládá za movitou kulturní památkou s možností jejího přemístění). Konkrétně odpůrce na s. 101 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak zcela nepravdivě uvádí, že „změnou č. 4 nejsou dotčeny nemovité kulturní památky“ s tím, že „dílčí změna Z4/7 (koridor pro dopravní infrastrukturu D1-Z4) je vymezena v blízkosti sochy sv. Jana“ (zvýraznění doplněno). Obdobně odpůrce na s. 103 odůvodnění v rozporu se skutečností tvrdí, že „změnou č. 4 nejsou dotčeny nemovité kulturní památky nacházející se ve správním území obce Kunžak“ (zvýraznění doplněno). Na s. 116 odůvodnění pak odpůrce v souvislosti s koridorem D1-Z4 zmiňuje respektování památkově chráněných objektů, mezi které ovšem řadí pouze sochu sv. Jana a tzv. Vospělův mlýn, nikoliv silniční most č. 151-002; o tomto mostu není v celém odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak ani jedna zmínka.

Nepravdivé je již tvrzení odpůrce, že dopravní koridor D1-Z4 se nachází „v blízkosti“ sochy sv. Jana Nepomuckého. Jak je patrné z grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak, konkrétně z výkresu veřejně prospěšných staveb, koridor D1-Z4 je vymezen tak, že zahrnuje též parapetní zídku na severní straně mostu, která obsahuje podstavec se sochou sv. Jana Nepomuckého. Z tvaru této části koridoru D1-Z4 je zjevné, že šlo ze strany projektanta o záměr, zřejmě motivovaný snahou vytvořit formální důvod pro následné přemístění předmětné barokní sochy tak, aby „nepřekážela“ nově naplánované trase silnice II/151. Dopravní koridor D1-Z4 se tedy nenachází „v blízkosti“ sochy sv. Jana Nepomuckého, jak tvrdí odpůrce, nýbrž se současným (více než 250 let trvajícím) umístěním této barokní sochy přímo koliduje.

Předmětná parapetní zídka se sochou sv. Jana Nepomuckého je ovšem též součástí silničního mostu č. 151-002, proto koridor D1-Z4 přímo zasahuje též do této nemovité kulturní památky. Z památkového hlediska ještě závažnější skutečnost pak vyplývá z tvaru východní části koridoru D1-Z4, ze kterého je zřejmé, že z celého památkově chráněného mostu by se stala jakási nájezdová pasáž pro novou trasu přeložky silnice II/151, pod kterou by byl celý původní most kompletně „pohřben“. Připomeňme, že předmětný most byl na své jižní straně (na které se nenachází socha sv. Jana Nepomuckého) novodobě rozšířen, což je v Ústředním seznamu kulturních památek ČR kritizováno jako „dosti necitlivá rekonstrukce a rozšíření“. Vymezení koridoru D1-Z4 ovšem představuje podklad pro mnohem výraznější negativní zásah do tohoto mostu, tentokrát na jeho severní straně (se sochou sv. Jana Nepomuckého), čímž by v konečném důsledku došlo k faktické likvidaci této nemovité kulturní památky, v památkovém katalogu oceňované jako hodnotný příklad dopravní technické stavby.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
vymezení koridoru D1-Z4 ve vztahu k nemovité kulturní památce „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ (příloha č. 44)
původní evidenční list a výpis z Ústředního seznamu kulturních památek ČR ohledně nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ (příloha č. 43)

Je otázkou, co odpůrce vedlo k ignorování této nemovité kulturní památky. Na tentýž problém totiž upozorňovalo již vyhodnocení SEA týkající se 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje

(ve verzi pro společné jednání), kde je předmětný koridor označován jako „záměr Kunžak“. V uvedeném vyhodnocení SEA je výslovně uvedeno, že „záměr Kunžak zasahuje do nemovité kulturní památky silniční most“ (s. 38; zvýraznění doplněno), resp. že „záměr Kunžak se dotýká nemovité kulturní památky silniční most“ (s. 41), a z tohoto důvodu obdržel předmětný záměr v oblasti vlivů na hmotné statky a kulturní dědictví velmi nízké hodnocení „-1/-2“ (s. 56; viz též přehledová tabulka vyhodnocení vlivů dle této SEA na s. 39 výše).

Na s. 56 předmětné SEA je též uvedeno: „Na hranici koridoru záměru Kunžak se nachází nemovitá kulturní památka „silniční most“. **Při plánování konkrétní trasy je nezbytné se NKP vyhnout a negativní vliv výstavby minimalizovat**“ (zvýraznění doplněno). To odpůrce při změně č. 4 ÚP Kunžak neudělal, naopak naplánoval koridor D1-Z4 tak, že dojde k faktické likvidaci celého původního mostu, který padne za obětí nájezdovému úseku na nově naplánovanou trasu silnice II/151. Jakkoliv šokující je ignorování této nemovité kulturní památky ze strany odpůrce, jde o logický důsledek celkového despektu, s jakým odpůrce přistupuje k ochraně skutečných hodnot na území vlastní obce, včetně nevyčíslitelných hodnot životního prostředí. Vše je z neznámých důvodů podřízeno zájmu „nejvyššímu“ – vybudování masivního silničního tělesa napříč historickými, přírodními i krajinnými hodnotami této části Kunžaku.

Důkaz: relevantní část SEA ohledně 6. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje ve verzi pro společné jednání z června 2017 (příloha č. 37)

Naprosté pomínutí existence koridorem D1-Z4 zasažené nemovité kulturní památky a vytvoření podmínek pro její faktickou likvidaci je v rozporu s primárním účelem prohlašování významných objektů za kulturní památky, jakož i s elementárním účelem samotného památkového zákona, kterým je zejména ochrana kulturních památek jako nedílné součásti kulturního dědictví a vytváření podmínek pro jejich zachování, zpřístupňování a vhodné využívání (§ 1 odst. 1 památkového zákona). Z tohoto důvodu je tedy napadená část změny č. 4 ÚP Kunžak ve zjevném rozporu se zákonem, a je ji proto třeba dle § 101d odst. 2 SŘS **zrušit**.

Může-li být územním plánem či jeho změnou dotčena nemovitá kulturní památka, musí být v celém procesu pořizování takové územně plánovací dokumentace zahrnut též příslušný orgán památkové péče. Tento orgán se tak vyjadřuje k návrhu zadání ÚP či jeho změny (§ 47 odst. 2 SZ), účastní se společného jednání o návrhu ÚP či jeho změny a uplatňuje k tomuto návrhu stanovisko (§ 50 odst. 2 SZ), účastní se na řešení případných rozporů mezi stanovisky dotčených orgánů (§ 51 odst. 1 ve spojení s § 4 odst. 8 SZ), účastní se veřejného projednání (§ 52 odst. 1 SZ), uplatňuje stanovisko k případným změnám návrhu od společného jednání (§ 52 odst. 3 SZ) a vyjadřuje se k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vypořádání připomínek ve své věcné působnosti (§ 53 odst. 1 SZ).

V případě nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ je tímto orgánem odbor rozvoje (oddělení památkové péče) Městského úřadu Jindřichův Hradec (§ 29 odst. 2 písm. c) památkového zákona). Vzhledem k tomu, že tento orgán byl v procesu pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak zcela opomenut, nebylo toto opatření obecné povahy pořízeno zákonem stanoveným způsobem, a je tudíž třeba ji v napadené části **zrušit** pro podstatné porušení ustanovení týkající se procesu pořizování územně plánovací dokumentace (§ 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. c) SŘS). Nutno podotknout, že ani v tomto případě rozhodně nejde o pouhou formalitu, neboť si lze stěží představit, že by orgán památkové péče vyslovil souhlas s řešením, které znamená faktickou likvidaci více než 250 let staré nemovité kulturní památky.

Nemělo by překvapit, že ve vztahu k památkové ochraně předmětného silničního mostu představuje předchozí koridor D1 oproti koridoru D1-Z4 výrazně lepší a šetrnější řešení. Jak je patrné z grafické části ÚP Kunžak (z roku 2008), jakož i z porovnání obou koridorů v grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak (z roku 2020), koridor D1 byl vymezen tak, že do památkově chráněného silničního mostu nijak nezasahuje, a ani nepřímou nepředstavuje jakékoliv riziko zásahu do této nemovité kulturní památky. Stejně šetrná je k předmětnému silničnímu mostu též varianta homogenizace silnice II/151 přes tzv. Vospělův mlýn, neboť její trasa je prvních 500 metrů z východního směru shodná s koridorem D1 (k tomu viz též bod 6.1., resp. 6.1.1 na s. 8 územní studie z roku 2009).

Důkazy: vymezení koridoru D1 ve vztahu k nemovité kulturní památce „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ a ke koridoru D1-Z4 (příloha č. 45)

územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)

Ani ve vztahu k zásahu do veřejného zájmu na ochraně nemovitých kulturních památek tedy koridor D1-Z4 nesplňuje podmínku zákonnosti spočívající v dodržení zásady proporcionality, když (vedle obecné nezpůsobivosti vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem) nevyhovuje ani požadavku na proporcionalitu ve smyslu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu. Zahrnutí části nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ do koridoru D1-Z4 a jeho vymezení v takovém směru, že dojde k faktické likvidaci celé této kulturní památky, je nejenom řešením zjevně rozporným s památkovým zákonem, ale samozřejmě též řešením v tomto aspektu velmi nešetrným až brutálním. Naproti tomu jak koridor D1, tak obdobný dopravní koridor přes tzv. Vospělův mlýn existenci památkově chráněného silničního mostu plně respektují a nepředstavují pro něj žádné přímé ani nepřímé ohrožení. Napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy i z důvodu výše uvedené absence proporcionality nutno jako rozpornou se zákonem zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS.

d) Zásah do veřejného zájmu na ochraně nezastavěného území

Zajištění ochrany nezastavěného území, tedy pozemků nezahrnutých do zastavěného území nebo do zastavitelné plochy (§ 2 odst. 1 písm. f) SZ), je jedním z cílů územního plánování, které proto ve veřejném zájmu chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel (§ 18 odst. 4 SZ). Jinými slovy nelze stavět všude, kde je místo, protože jakmile dojde ke znehodnocení krajiny stavební činností, návrat do původního stavu přírody a krajiny je prakticky nemožný.

Z tohoto důvodu **§ 55 odst. 4 SZ stanoví**, že další zastavitelné plochy lze změnou územního plánu vymezit pouze na základě prokázání potřeby vymezení nových zastavitelných ploch. Součástí odůvodnění územního plánu proto musí být též vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch (§ 53 odst. 5 písm. f) SZ). Potřebu vymezení nových zastavitelných ploch je nutné řádně odůvodnit tím spíše, byla-li proti vymezení nových zastavitelných ploch uplatněna námitka (viz Macháčková, J. a kol. Stavební zákon. Komentář. 3. vydání. Praha C. H. Beck, 2018, komentář k § 55, s. 305). Plochou je samozřejmě též dopravní koridor jakožto plocha vymezená pro umístění vedení dopravní infrastruktury (§ 2 odst. 1 písm. i) SZ).

Navrhovatelé ve svých námitkách argumentovali, že v případě koridoru D1-Z4 potřeba vymezit novou zastavitelnou plochu objektivně neexistuje, neboť jsou k dispozici dvě alternativní a k nezastavěnému území výrazně šetrnější varianty, z čehož plocha dopravního koridoru D1 je již součástí (tehdy platné verze) ÚP Kunžak.

V rozporu s výše uvedenými požadavky zákona odpůrce potřebu vymezení předmětné zastavitelné plochy ve změně č. 4 ÚP Kunžak nijak neodůvodnil, ač celková výměra plochy koridoru D1-Z4 je více než 6 hektarů, z čehož cca 4,7 hektaru představuje nezastavěné území ve formě zemědělského půdního fondu (viz přehledová tabulka na s. 137 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). V příslušné kapitole odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak (kapitola K - „*Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch*“ na s. 131 a 132 odůvodnění) odpůrce vyhodnocoval koridor D1-Z4 toliko ze zcela opačného úhlu pohledu, tedy z hlediska jeho zásahů do zastavěného území (demolice 3 domů) a do zastavitelné plochy (úbytek 9 stavebních pozemků); proč je nutné koridorem D1-Z4 dramaticky zasahovat do nezastavěného území, nevysvětluje odpůrce vůbec. V kontrastu s tím odpůrce v následujícím kapitole odůvodnění poměrně obšírně vysvětluje, proč je z jeho pohledu koridor D1-Z4 záležitostí nadmístního, a nikoliv pouze místního významu (kapitola L na s. 132 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), což ovšem s konkrétním vedením trasy dopravního koridoru nezastavěným územím nemá nic společného.

Na námitky navrhovatelů odpůrce reagoval argumentací, že „**§ 55 odst. 4 stavebního zákona se u koridoru D1-Z4 nepoužije, neboť svým vymezením nahrazuje koridor D1 vymezený v současně platném ÚP**“ (s. 156 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Odpůrce tedy konstruuje jakousi výjimku z aplikace § 55 odst. 4 SZ tam, kde jeden koridor nahrazuje druhý koridor, případně kde jeden dopravní koridor nahrazuje druhý dopravní koridor (odpůrce tento svůj výklad blíže nespecifikuje). Tato výjimka ovšem nemá jakoukoliv oporu v textu stavebního zákona a nedává ani žádnou logiku, neboť případné nahrazení jednoho koridoru druhým logicky nemůže poskytovat jakousi „divokou kartu“ na libovolný zábor nezastavěného území; jakýkoliv plánovaný zásah do krajiny je naopak nutné řádně vysvětlit, jak to ukládají citovaná ustanovení § 55 odst. 4 SZ a § 53 odst. 5 písm. f) SZ.

Není ani zřejmé, jakou relevanci má mít odpůrcem uváděná skutečnost, že koridor D1-Z4 „*svým vymezením nahrazuje koridor D1*“, neboť i nahrazení jednoho koridoru jiným koridorem je totiž z podstaty věci stále vymezením nové zastavitelné plochy. Relevanci by mohla mít toliko skutečnost, že by původní koridor zahrnoval větší plochu nezastavěného území, než nově vymezovaný koridor, a v konečném důsledku by tak došlo k menšímu zásahu do nezastavěného území; to však rozhodně není případ nahrazení koridoru pro homogenizaci silnice (D1) koridorem pro přeložku silnice (D1-Z4), kde jde pojmově o přesně opačnou situaci. Ostatně i sám odpůrce v odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak uvádí, že koridor D1-Z4 „*je vymezen převážně v nezastavěném území severně od silnice II. třídy*“ (s. 116; zvýraznění doplněno).

Odpůrce dále jím zkonstruovanou výjimku z aplikace § 55 odst. 4 SZ odůvodňuje tím, že „*se jedná o veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravní infrastruktury dle § 2 stavebního zákona ... čímž je sama o sobě prokázána potřeba takovou plochu či koridor ve veřejném zájmu a s důrazem na nadmístní význam obce vymežit*“ (s. 156 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Ani tento odpůrcův výklad ovšem nemá jakoukoliv oporu v textu stavebního zákona a postrádá též logický smysl. To, že určité typy staveb jsou v § 2 odst. 1 písm. n) SZ označeny jako veřejně prospěšné stavby, rozhodně žádnému veřejnoprávnímu subjektu neposkytuje „imunitu“ vůči povinnosti postupovat při pořizování územně plánovací dokumentace podle zákona, včetně § 55 odst. 4 SZ; smyslem institutu veřejně prospěšné stavby je vymežit pozemky, ke kterým po vydání územně plánovací dokumentace vzniká obci či jiné oprávněné osobě předkupní právo za účelem realizace těchto staveb (§ 101 SZ), resp. vymežit pozemky, které lze za stejným účelem vyvlastnit (§ 170 SZ).

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019 (příloha č. 9)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Právě s ohledem na výrazně negativní důsledky do vlastnických práv soukromých osob má vymezení plochy pro veřejně prospěšnou stavbu přesně opačné důsledky, než z ní dovozuje odpůrce – pokud je taková nová zastavitelná plocha vymezována přes pozemky soukromých vlastníků, je nutno potřebu jejího vymezení ve smyslu § 55 odst. 4 SZ prokázat o to důkladněji, neboť již nejde „pouze“ o ochranu nezastavěného území, ale též o ochranu vlastnického práva soukromých subjektů k pozemkům tvořícím toto nezastavěné území. Jestliže tedy odpůrce v rozporu s ustanovením § 55 odst. 4 SZ potřebu vymezení nových zastavitelných ploch vůbec neprokazoval, a namísto toho se soustředil na uvádění zástupných důvodů, proč se dle jeho výkladu předmětné ustanovení na koridor D1-Z4 nevztahuje, jde o podstatné porušení ustanovení týkajících se procesu pořizování územně plánovací dokumentace, a napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je proto třeba i z tohoto důvodu pro nezákonnost zrušit podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. c) SŘS.

Pokud jde o hledisko proporcionality, je i ve vztahu k ochraně nezastavěného území koridor D1 oproti koridoru D1-Z4 variantou výrazně lepší a šetrnější. Zatímco varianta přeložky silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4 představuje masivní zásah do nezastavěného území a krajiny s jedinečným přírodním potenciálem, navíc v místech, které jsou díky sklonu svahu viditelné z velkého území Kunžaku, homogenizace silnice II/151 v rámci koridoru D1 by způsobila pouze minimální zásah do nezastavěného území a související krajiny. K obdobnému závěru pak dospějeme i při porovnání koridoru D1-Z4 s variantou homogenizace silnice II/151 přes tzv. Vospělův mlýn.

Lze tedy uzavřít, že koridor D1-Z4 nevyhovuje zásadě proporcionality ani ve vztahu k veřejnému zájmu na ochraně nezastavěného území, když (vedle toho, že není vůbec způsobilá vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem) nedodrжуje ani zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu. Vymezení koridoru D1-Z4 v převážně nezastavěném území za vědomého ignorování zákonného požadavku na prokázání a odůvodnění potřeby takového postupu je nejenom řešením rozporným s § 55 odst. 4 SZ a § 53 odst. 5 písm. f) SZ, ale též řešením zjevně neadekvátním za situace, kdy jak předchozí koridor D1, tak obdobný dopravní koridor přes tzv. Vospělův mlýn představují pro nezastavěné území v dané lokalitě výrazně šetrnější varianty. Vzhledem k tomu, že dodržení podmínky proporcionality je současně též jednou z podmínek zákonnosti opatření obecné povahy, je třeba napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak i z výše uvedených důvodů jako rozpornou se zákonem zrušit (§ 101d odst. 2 SŘS).

e) Zásah do veřejného zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu

S ochranou nezastavěného území souvisí též ochrana zemědělského půdního fondu (dále též jen „ZPF“). Ne každé nezastavěné území je tvořeno ZPF, nicméně právě zemědělský půdní fond je hoden zvláštní ochrany, neboť představuje nenahraditelnou hodnotu a jednu z hlavních složek životního prostředí. Do ZPF patří nejen orná půda, ale např. též zahrady a trvalé travní porosty (louky a pastviny). Ochrana ZPF je natolik důležitá, že tuto problematiku reguluje speciální zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „ZOZPF“), který výslovně řeší též ochranu ZPF při územně plánovací činnosti.

Konkrétně § 5 odst. 1 ZOZPF stanoví, že pořizovatelé územně plánovací dokumentace jsou povinni řídit se zásadami ochrany ZPF uvedenými v § 4 ZOZPF a dále též navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF nejvýhodnější. V odkazovaném § 4 ZOZPF je uvedena zásada, že pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu, přičemž musí-li v nezbytném případě dojít k odnětí zemědělské půdy ze ZPF, je mimo jiné nutno odnímat jen nejnutnější plochu ZPF (§ 4 odst. 1 písm. d) ZOZPF). Řídit se těmito zásadami při územně plánovací činnosti tedy znamená postupovat při vyhodnocování potřeby a navrhování ploch (koridorů) k nezemědělským účelům tak, aby k zásahu do ploch ZPF docházelo jen v nezbytných případech, přičemž i za takové situace musí být zásah do ZPF co možná nejmenší.

Výše uvedenými požadavky se odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 bohužel neřídil. Jak vyplývá z přehledové tabulky na s. 137 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, koridor D1-Z4 představuje **záběr 4,7293 hektaru (47 293 m²)** zemědělského půdního fondu, z toho 2,8876 hektaru cenné orné půdy, 1,2938 hektaru trvalého travního porostu a 0,5479 hektaru zahrad. To vše za situace, kdy vůbec nebylo nezbytné nový dopravní koridor vymezovat, neboť odpůrce sám k řešení téže dopravní závary již v roce 2008 v ÚP Kunžak vymezil dopravní koridor D1, který byl navíc následně v rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) aprobován též Nejvyšším správním soudem jakožto řešení splňující požadavky na dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, tedy jakožto nejšetrnější způsob vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli.

Nejvyšší správní soud v citovaném rozhodnutí u koridoru D1 posuzoval dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu primárně ve vztahu k zásahu do vlastnického práva navrhovatelů, nicméně z údajů poskytnutých samotným odpůrcem je nepochybné, že totéž platí též ve vztahu k zásahu do ZPF. Jak vyplývá z již zmíněné přehledové tabulky na s. 137 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, v případě původního koridoru D1 by reálný zábor ZPF představoval pouze cca 0,85 hektaru (25 % z celkové plochy koridoru o rozloze 3,39 hektaru), tedy cca 8 500 m². Koridor D1-Z4 tedy se svými 47 293 m² zásahu do ZPF představuje více než 5násobek záboru ZPF oproti koridoru D1; v absolutních číslech to znamená **více než 38 000 m² záboru zemědělské půdy navíc**, to vše v oblasti nacházející se na samých hranicích přírodního parku Česká Kanada.

V reakci na námitky navrhovatelů v tomto směru odpůrce uvedl, že dopravní koridor „je vždy, co do rozsahu a rozlohy, větší než samotná stavba. ... Z logiky věci tedy vyplývá, že výsledné odnětí půdy musí být podstatně nižší, než je navrhováno ve změně ÚP“ (s. 156 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). To je v obecné rovině jistě pravda (s možnou debatou ohledně kvantifikace slova „podstatně“), nicméně pokud jde konkrétně o koridor D1-Z4, odpůrce sám předtím na s. 134 odůvodnění uvedl, že „podkladem pro vymezení nového koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 je podrobnější dokumentace“ (s odkazem na již zmiňovanou územní studii z roku 2009), a tudíž „z důvodu existence podrobnější dokumentace byl koridor bilancován z hlediska záboru ZPF jako celá zastavitelná plocha“ (zvýraznění doplněno).

Jinými slovy odpůrce sám již od počátku předpokládal reálný zábor ZPF ve výši 100 % koridorem D1-Z4 zasažené plochy ZPF (cca 78 procent celkové 6hektarové výměry koridoru D1-Z4), a jeho následná argumentace ve smyslu „podstatně nižšího“ reálného záboru ZPF je tak v lepším případě opět „pouze“ zjevně nekorektní, v horším případě pak zakládá další vnitřní rozpor mezi jednotlivými částmi odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. Nemalou roli v rozdílných zásazích předmětných koridorů do ZPF ostatně hraje též skutečnost, že v případě koridoru D1 by se nová homogenizovaná komunikace ve značné části překrývala se stávající

komunikací na pozemcích, které logicky již nejsou součástí ZPF, zatímco v případě „přeložkového“ koridoru D1-Z4 vedeného přes zahrady, pole a louky je situace přesně opačná.

Z výše uvedeného vyplývá, že změna č. 4 ÚP Kunžak je v části týkající se koridoru D1-Z4 ve zjevném rozporu s § 5 odst. 1 ZOZPF, neboť nerespektuje ani obecné zásady ochrany ZPF, ale dokonce ani výslovný požadavek citovaného ustanovení, že v územně plánovací dokumentaci má být navrženo a zdůvodněno takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF nejvýhodnější. Odpůrce nejenže zvolil řešení, které je pro ZPF oproti jím předtím zvolenému řešení téhož problému více než pětinasobně horší, nýbrž na ochranu ZPF prakticky zcela rezignoval. Namísto hlediska největší výhodnosti pro ochranu ZPF totiž odpůrce fakticky zaujímá pouze hledisko prosazení koridoru D1-Z4 doslova za každou cenu, včetně ceny v podobě nevratné ztráty cca 4,73 hektaru zemědělské půdy, což představuje téměř 4 hektary zemědělské půdy navíc oproti variantě původního koridoru D1.

Rezignace odpůrce na jakoukoliv reálnou snahu o ochranu ZPF vyplývá též z dalšího obsahu odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak. V rámci kapitoly věnující se specificky právě ZPF (kapitola N - *Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond*) odpůrce na s. 134 odůvodnění sám uvádí, že koridor D1-Z4 nahrazuje původně navržený koridor D1, v rozporu s § 5 odst. 1 ZOZPF však nikde nezdůvodňuje, v čem z hlediska ochrany ZPF spatřuje nezbytnost, resp. vhodnost takového řešení, natož aby se pak jakkoliv argumentačně vypořádal se skutečností, že jím prosazovaná varianta znamená oproti jím předtím zvolené variantě více než 5násobně větší zábor ZPF.

Prakticky nulový zájem odpůrce o ochranu ZPF vyplývá též z jiné jeho argumentace, když odpůrce v reakci na námitky navrhovatelů ohledně neadekvátního záboru cca 4,73 hektarů zemědělské půdy uvedl, že ovšem „z toho 60% výměry je tvořeno pozemky s půdou v *nejnižší bonitní třídě ochrany*“ (s. 156 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). To je sice pravdou (jde v daném rozsahu o půdu V. třídy ochrany), nicméně proč namísto toho odpůrce nezdůraznil skutečnost, že obdobných cca 60 % výměry je tvořeno ornou půdou? Nebo jinou skutečnost patrnou z přehledové tabulky na s. 137 odůvodnění, totiž že 40 % výměry ZPF zabraného koridorem D1-Z4 je tvořeno zemědělskou půdou III. třídy ochrany, tj. půdou pouze jednu třídu pod kategorií zemědělské půdy I. a II. třídy, které podle § 4 odst. 3 ZOZPF naopak náleží zvýšená ochrana? A nenáleží snad ochrana podle § 4 ZOZPF veškeré zemědělské půdě, bez ohledu na její bonitní třídu? Z nezaujatých odpovědí na tyto otázky je bohužel zřejmé, že argumentace odpůrce rozhodně není argumentací ve prospěch ochrany ZPF, jak mu to ukládá ZOZPF, nýbrž naopak snahou význam zabraného zemědělského půdního fondu bagatelizovat.

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019 (příloha č. 9)
 relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Vzhledem k rezignaci odpůrce na splnění povinností vyplývajících z § 5 odst. 1 ZOZPF, jak je podrobně rozebráno výše, je vymezení koridoru D1-Z4 i z tohoto důvodu v rozporu se zákonem, a napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy i proto nutné jako nezákonnou zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS.

Ke stejnému závěru dospějeme též při posouzení koridoru D1-Z4 z hlediska proporcionality ve vztahu k analyzovanému veřejnému zájmu na ochraně ZPF. Shora již bylo doloženo, že koridor D1-Z4 představuje zábor 47 293 m² zemědělské půdy, zatímco předchozí koridor

D1 zaujímal pouze cca 8 500 m² zemědělské půdy (plochu cca 5,5krát menší), což by představovalo úsporu na ZPF v rozsahu více než 38 000 m². K obdobným číslům dospějeme též při porovnání koridoru D1-Z4 s variantou vedení dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn, neboť tato historicky plánovaná varianta je do značné míry shodná s koridorem D1 a v odlišnostech zasahuje právě budovu bývalého mlýna, což je pojmově zastavěné území, nikoliv ZPF. Koridor D1-Z4 tedy ani v tomto ohledu nedodržuje zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu, nemluvě o jeho nezpůsobilosti vůbec vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem.

Lze tedy uzavřít, že koridor D1-Z4 nevyhovuje zásadě proporcionality ani ve vztahu k veřejnému zájmu na ochraně ZPF, a vzhledem k nedodržení této podmínky zákonnosti opatření obecné povahy je třeba napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak jako rozpornou se zákonem zrušit (§ 101d odst. 2 SŘS).

f) Zásah do veřejného zájmu na ochraně krajinného rázu

Krajinný ráz je přírodní, kulturní a historickou charakteristikou určitého místa či oblasti, a jako takový je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu; zásahy do krajinného rázu proto mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků a kulturních dominant krajiny, jakož i s ohledem na harmonické měřítko a vztahy v krajině (§ 12 odst. 1 ZOPK).

Obec Kunžak se nachází v přírodně cenné oblasti Javořícké vrchoviny, podstatná část jeho území je navíc též součástí přírodního parku Česká Kanada. Historicky nejstaršími částmi Kunžaku jsou Velké Podolí a Malé Podolí, vzniklé jako původní ves Podolí již ve 13. století. Přirozeným a po mnoho staletí přítomným předělem těmito dvěma historickými lokalitami Kunžaku je mj. louka parc. č. 220/2 (v současnosti ve vlastnictví navrhovatelů), která je díky své kopcovité geomorfologii viditelná z mnoha jiných lokalit Kunžaku, a tvoří tak pohledově exponovanou dominantu této části Kunžaku.

S krajinným rázem této části Kunžaku souvisí též tradiční **charakter zástavby v lokalitě Malé Podolí**. Jde urbanisticky a historicky cenné území – ostatně odpůrce sám mezi tyto prostory s geniem loci v Kunžaku zařazuje „*prostor ulicovky v Malém Podolí – zachovalá zástavba bývalých stavení s menší parcelací*“ (viz též s. 5 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), v důsledku čehož byl změnou č. 4 do ÚP Kunžak nově zařazen též požadavek na zachování tradičního charakteru a struktury zástavby v lokalitě předmětné ulicovky (s. 5 výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak).

I když změna č. 4 ÚP Kunžak obecně zavedla volnější výškovou regulaci budov v Kunžaku (z maximálně 2 nadzemních podlaží na maximálně 2 nadzemní podlaží s možností podkroví), v části Malé Podolí z důvodu jeho historického charakteru umožnila pouze 1 nadzemní podlaží s možností podkroví (s. 63 odůvodnění, resp. s. 24 výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak), to vše v rámci bodu „*Podmínky prostorového uspořádání a ochrany krajinného rázu*“ (zvýraznění doplněno). Odpůrce k těmto změnám dále uvedl, že „*zachování tradičního charakteru zástavby, tedy max. 1 nadzemní podlaží a podkroví je požadováno pouze v lokalitě Malé Podolí vymezené hodnotou H1 – prostory urbanisticky a historicky cenné území*“ (s. 125 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). K tomu je vhodné doplnit, že s charakterem Malého Podolí je nerozlučně spjata též určitá odlehlost této lokality od hlavních komunikačních tahů.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

relevantní část výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 2)

V rozporu s výše uvedeným vymezil odpůrce koridor D1-Z4 způsobem, který **zcela neadekvátně zasahuje do krajinného rázu Velkého i Malého Podolí**. Konkrétně je koridor D1-Z4 zcela necitlivě veden přímo přes kopcovitou louku parc. č. 220/2, která je po staletí přirozeným přírodním předělem mezi oběma částmi bývalé vsi Podolí, navíc předělem pozorovatelným z mnoha jiných částí Kunžaku. Hrozí tedy, že namísto pro Kunžak charakteristického uspořádání krajiny a krajinné mozaiky bude dané lokalitě dominovat masivní silniční těleso, které uměle rozdělí dvě historicky nejstarší části Kunžaku.

Vybudováním přeložky silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4 by pak navíc byl zcela zničen *genius loci* Malého Podolí, neboť tato urbanisticky a historicky cenná část Kunžaku by se ocitla v bezprostřední blízkosti tranzitního silničního tahu.

Odpůrce na námitky navrhovatelů v tomto směru reagoval velmi obecně, když pouze uvedl, že stanoviska dotčených orgánů neobsahovala nesouhlas s vymezením předmětného koridoru a že „případná konkrétní opatření, zejména za oblast ochrany přírody a krajiny a oblast vodohospodářskou, jsou ve stanoviscích odkázána na podrobnější řízení“ (s. 156 až 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Na zcela konkrétní argumentaci navrhovatelů ohledně neadekvátního narušení historického přírodního předělu Velkého a Malého Podolí, ohledně zničení *genia loci* Malého Podolí a ohledně rozporu s § 12 odst. 1 ZOPK odpůrce nereagoval vůbec. Tato skutečnost je o to závažnější, že právě ve vztahu ke krajinnému rázu je koridor D1-Z4 podkladem k vizuálně nejmarkantnějšímu ze všech zásahů do jednotlivých veřejných zájmů.

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne 17. října 2019 (příloha č. 9)
 relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Za situace, kdy z odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak není seznatelné, jak se odpůrce s konkrétními argumenty navrhovatelů týkajícími se ochrany krajinného rázu vypořádal, je předmětné odůvodnění v této části pro nedostatek důvodů nepřezkoumatelné, a napadenou část předmětného opatření obecné povahy je proto třeba zrušit též podle § 101d odst. 2, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) SŘS.

Absence vypořádání konkrétních argumentů navrhovatelů současně znamená, že odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 nepostupoval v souladu § 12 odst. 1 ZOPK, který stanoví konkrétní aspekty, které je před jakýmkoliv potenciálním zásahem do krajinného rázu třeba zohlednit, resp. posoudit. V případě koridoru D1-Z4 bylo zejména třeba posoudit harmonické vztahy v krajině (absence rušivých jevů), harmonické měřítko krajiny (soulad měřítka celku a měřítka jednotlivých prvků) a hledisko zachování kulturních dominant krajiny (což jsou výsledky lidské činnosti v krajině, typicky ve vztahu k historii, architektuře či urbanismu).

Jestliže odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 s ohledem na tyto aspekty nepostupoval, a dokonce se jimi nezabýval ani na základě námitek navrhovatelů v tomto směru, jde o podstatné porušení ustanovení týkajících se procesu pořizování územně plánovací dokumentace, které mělo za následek vymezení koridoru, který by krajinný ráz této části Kunžak výrazně a nevratně poškodil. Napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je proto třeba i z tohoto důvodu pro nezákonnost zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS, resp. § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. c) SŘS.

K závěru o rozporu se zákonem dospějeme ovšem též při posouzení koridoru D1-Z4 z hlediska proporcionality ve vztahu k předmětnému veřejnému zájmu na ochraně krajinného

rázu. Jak vyplývá z výše uvedeného, realizace koridoru D1-Z4 by představovala silně negativní a nezvratný zásah do jedinečného krajinného rázu historicky nejstarší části Kunžaku, navíc v místech viditelných z mnoha jiných částí Kunžaku. Naproti tomu koridor D1 plně respektuje krajinný ráz dané lokality, když homogenizovaná silnice v jeho rámci by vedla „bokem“ místního kopce v místech, které nejsou nijak pohledově exponované. Obdobně pak místní krajinný ráz respektovala původní varianta vedení dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn, která se v tomto ohledu od varianty koridoru D1 prakticky nijak neliší.

Ani ve vztahu k zásahu do veřejného zájmu na ochraně krajinného rázu tedy koridor D1-Z4 nesplňuje podmínku zákonnosti spočívající v dodržení zásady proporcionality, když (vedle obecné nezpůsobilosti vyřešit odpůrcem deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem) nevychovuje ani požadavku na dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu. Napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy i z důvodu absence proporcionality v tomto směru nutno jako rozpornou se zákonem zrušit podle § 101d odst. 2 SŘS.

g) Zásah do veřejného zájmu na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak

Jedním z hlavních cílů obce Kunžak též v rámci územního plánování je zastavení úbytku obyvatel, což souvisí s obecným veřejným zájmem na zabránění vylidňování vesnic a přesouvání jejich obyvatel do měst. V rámci specifikace tohoto cíle je v ÚP Kunžak výslovně zmíněno „*vytvoření předpokladů pro uspokojování potřeb obyvatel na bydlení*“, jakož i „*vytvoření podmínek pro zamezení odchodu mladšího obyvatelstva ze sídla*“ (viz též s. 4 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvyraznění doplněno).

Je přirozené, že naplnění veřejného zájmu na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak se dosáhne zejména tím, že v Kunžaku bude v rámci možností vymezeno dostatek atraktivních stavebních parcel. Naopak v rozporu s tímto veřejným zájmem je postup, kdy se množství stavebních parcel zmenšuje nebo kdy se místo atraktivních stavebních parcel vymezují stavební parcely v neatraktivních lokalitách. Jak vyplývá z níže uvedeného, v důsledku vymezení koridoru D1-Z4 bohužel došlo k obojímu.

V ÚP Kunžak byly před jeho změnou č. 4 po obou stranách nově zrekonstruované místní komunikace na Malém Podolí vymezeny plochy bydlení, a to jednak **plocha bydlení č. 6** (na severní straně komunikace), jednak rozvojová **plocha bydlení č. 8** (na jižní straně komunikace, což odpovídá horní části louky navrhovatelů parc. č. 220/2). Šlo o velmi atraktivní plochy bydlení přirozeně navazující na stávající zástavbu v Malém Podolí, v klidném prostředí a s nádhernými výhledy na panoramata Kunžaku. K jejich obsluze byla v ÚP Kunžak vymezena též plocha veřejných prostranství č. 148 a dále koridor pro technickou infrastrukturu TE3, v jehož rámci mělo být pro plochy bydlení č. 6 a č. 8 vedeno vysoké napětí.

V důsledku vymezení koridoru D1-Z4 však tyto atraktivní plochy bydlení prakticky zanikly. Konkrétně rozvojová plocha bydlení č. 8 byla zrušena zcela (stejně jako plocha č. 148 a koridor TE3) a plocha bydlení č. 6 se významně zmenšila. Jak na s. 116 a 131 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak přiznává i odpůrce, znamená to úbytek 9 stavebních parcel pro rodinné domy v této lokalitě. Navíc by se po realizaci koridoru D1-Z4 nejen zbyla část plochy bydlení č. 6, ale i celá přilehlá část Malého Podolí už nenacházela u málo frekventované místní komunikace jako doposud, ale v hlučném prostředí nového průtahu silnice II/151 Kunžakem.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

OBEČNÍ ÚŘAD KUNŽAK		3. dopor.
Došlo:	07. 06. 2021	pracovatel
Č. j.: KUNŽAK 663/2021		znak

relevantní část grafické části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4 (příloha č. 46)

vymezení koridoru D1-Z4 v grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 3)

Zatímco v lokalitě Malé Podolí způsobilo vymezení koridoru D1-Z4 úbytek 9 doposud nevyužitých stavebních parcel, ve Velkém Podolí tento koridor zasahuje též do již zastavěného území, kde vyvolá demolice budov na dalších 3 stavebních parcelách; koridor D1-Z4 tedy celkem způsobí úbytek 12 stavebních parcel (viz opět s. 131 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Za tento úbytek ploch pro stavbu rodinných domů ovšem změna č. 4 ÚP Kunžak nepřinesla adekvátní kompenzaci ani z hlediska kvantitativního, ani z hlediska kvalitativního.

Jedinou náhradou za předmětných 12 stavebních parcel je totiž pouze nově vymezená plocha Z4/5, která představuje jen 2 stavební parcely, což představuje celkový úbytek 10 stavebních parcel pro rodinné domy. K tomu viz též s. 133 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, kde je výslovně přiznáno, že „změna č. 4 tedy vyvolává úbytek 10ti stavebních pozemků pro RD“. Náhradní smíšená obytná plocha Z4/5 je navíc značně neatraktivní, neboť se nachází v odtržené lokalitě za výjezdem z Kunžaku, v klínu mezi hlučnou silnicí II/164 na Strmilov a odbočkou k rybníku Komorník. I to ostatně odpůrce nepřímo sám přiznává, když uvádí, že tato plocha „se nachází vůči Kunžaku v odtržené poloze na rozhraní sídla a krajiny“ (s. 111 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Předmětné 2 stavební pozemky jsou tak spíše „do počtu“ a rozhodně nemohou představovat adekvátní náhradu za zrušených 12 stavebních parcel.

Na námitky na navrhovatelů ve výše uvedeném směru reagoval odpůrce argumentací, že „navrhovaná kapacita zastavitelných ploch při současném tempu výstavby postačuje na dalších několik let“ (s. 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). To je ovšem velmi krátkozraký pohled, když vyhodnocování územního plánu pravidelně probíhá pouze jednou za 4 roky, a to formou zprávy o uplatňování územního plánu v uplynulém období, na jejímž základě (teprve) může být zpracován návrh změny územního plánu (§ 55 odst. 1 SZ). Pouze několikaletá rezerva zastavitelných ploch je při této periodicitě již z podstaty věci zcela nedostatečná a pouze potvrzuje oprávněnost argumentace navrhovatelů. Existuje sice též možnost změny územního plánu *ad hoc*, nicméně stěží lze přepokládat, že případní zájemci o stavební pozemky budou iniciovat změnu územního plánu Kunžaku a čekat, až proběhne celý proces pořizování této změny, když mají též možnost koupit stavební pozemek v sousední obci či v nedalekém Jindřichově Hradci.

Odpůrce si navíc ohledně (ne)dostatku ploch pro bydlení zcela protiřečí, když na jedné straně tvrdí, že „dosud nevyčerpané zastavitelné plochy odpovídají pokrytí potřeb obce“, na druhé straně jako „důkaz“ pro toto tvrzení uvádí nesouhlasné stanovisko orgánu ochrany ZPF se zabráním zemědělského půdního fondu pro účely odpůrcem původně navrhovaných nových ploch pro bydlení, v důsledku čehož musely být tyto plochy z návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak po společném jednání vyřazeny (s. 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Konkrétně chtěl odpůrce ve změně č. 4 ÚP Kunžak vymezit smíšenou obytnou plochu Z4/4 na jihovýchodním okraji Kunžaku o rozloze cca 0,34 hektaru a smíšenou obytnou plochu Z4/6 v lokalitě Jitra o rozloze cca 0,48 hektaru (viz s. 104, 107, 110, 133, 134 a 136 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; údaje o rozloze převzaty z verze odůvodnění pro společné jednání).

Odpůrce chtěl tyto obytné plochy o celkové rozloze cca 0,82 hektaru ve změně č. 4 ÚP Kunžak vymezit nepochybně proto, že správně vnímal, že v důsledku vymezení koridoru D1-Z4 již v Kunžaku nebude dostatek atraktivních stavebních parcel. Jeho „důkaz“ výše tak

svědčí o přesném opaku toho, co z něj má dle odpůrce vyplývat; je tedy zřejmé, že jde o další příklad účelových tvrzení odpůrce, kterými reaguje na jednotlivé námitky navrhovatelů. O tom, že odpůrce si je ve skutečnosti dobře vědom naléhavosti potřeby vymezení obytných ploch, svědčí též odůvodnění vymezení shora již zmiňované obytné plochy Z4/5 (z nových jediné zbylé), když odpůrce uvádí, že „*plocha je vymezena pro žádoucí rozvoj bydlení v Kunžaku (náhrada za úbytek stavebních pozemků vyvolaný dílčí změnou Z4/7)*“ (s. 111 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Lze tedy shrnout, že odpůrce sám sebe usvědčil z nepravdivosti svého tvrzení o údajné dostatečné kapacitě zastavitelných ploch, na základě kterého se vypořádal s námitkami navrhovatelů v tomto směru.

Argumentace odpůrce stanoviskem orgánu ochrany ZPF je absurdní též v tom směru, že úkolem tohoto orgánu je přirozeně ochrana zemědělského půdního fondu, nikoliv ochrana veřejného zájmu na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak – tu má (resp. by měl mít) na starosti odpůrce. Vymezení koridoru D1-Z4 samo o sobě představuje nezákonný zábor cca 4,73 hektaru zemědělské půdy (viz bod IV.2 e) na s. 55 a násl. výše), a orgán ZPF tak alespoň z menší části splnil svoji zákonnou povinnost tím, že nesouhlasil s dalším, téměř hektarovým zábohem ZPF vyvolaným tímto koridorem, jakkoliv jím uváděná čísla čerpání zastavitelných ploch v Kunžaku (citovaná odpůrcem na s. 157 odůvodnění) neodpovídají tabulce využití zastavitelných ploch na s. 131 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak.

Důkazy: námitky navrhovatelů proti návrhu změny č. 4 ÚP Kunžak ze dne
 17. října 2019 (příloha č. 9)
 relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí
 o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)

Každopádně tento (zamítnutý) požadavek na zábor ZPF je tak pouze další ukázkou toho, že koridor D1-Z4 fakticky přináší pouze destrukci – destrukci zemědělského půdního fondu, destrukci stavebních parcel, destrukci krajinného rázu, destrukci historického silničního mostu, destrukci biotopu zvláště chráněných živočichů, destrukci místních hydrologických poměrů a v neposlední řadě destrukci více než 40leté práce a úsilí navrhovatelů při zvelebování koridorem D1-Z4 dotčených nemovitostí v jejich vlastnictví. To vše za situace, kdy tento koridor ani není způsobilý vyřešit odpůrcem sledovaný dopravně-bezpečnostní zájem, jak bylo podrobně vyargumentováno na s. 24 až 33 výše.

Pokud jde o předchozí koridor D1, ten do Malého Podolí nijak nezasahoval, a nepůsobil tak ani zánik 9 stavebních parcel v této atraktivní lokalitě, ani zhoršení podmínek pro bydlení obyvatel Malého Podolí v důsledku hlučné tranzitní dopravy. Obdobně to samozřejmě platí pro variantu koridoru přes tzv. Vospělův Mlýn, která se od varianty D1 liší pouze v nutnosti demolice areálu bývalého mlýna.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že koridor D1-Z4 představuje zcela neproporcionální zásah též do veřejného zájmu na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak, a napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy z důvodu absence proporcionality i v tomto směru nutné pro rozpor se zákonem zrušit (§ 101d odst. 2 SŘS).

h) Zásah do veřejného zájmu na hospodárném vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů

Jedním z úkolů územního plánování je podle § 19 odst. 1 písm. j) SZ prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Samozřejmě nejde jen o územní plánování – hospodárně nakládat s veřejnými prostředky je povinen každý, komu bylo nakládání s veřejnými prostředky svěřeno.

Zjednodušeně řečeno by s veřejnými prostředky měl každý nakládat stejně, jako by rozumný člověk nakládal s prostředky vlastními.

Tak tomu však bohužel vždy není, protože existuje tendence k přístupu „z cizího krev neteče“, jakož i různé konflikty zájmů. Proto je pro členy volených orgánů stanovena povinnost jednat s péčí řádného hospodáře, což § 159 odst. 1 občanského zákoníku konkrétně formuluje tak, že kdo přijme funkci člena voleného orgánu, zavazuje se, že ji bude vykonávat s nezbytnou loajalitou i s potřebnými znalostmi a pečlivostí. Členem voleného orgánu je samozřejmě i každý člen zastupitelstva obce ve smyslu § 67 a násl. zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Podle § 38 odst. 1 téhož zákona pak musí být majetek obce využíván účelně a hospodárně v souladu s jejími zájmy a úkoly.

Odpůrce relativně nedávno, konkrétně v roce 2015, zrealizoval projekt modernizace místních komunikací v Kunžaku, který zahrnoval též **modernizaci místní komunikace 12c na Malém Podolí** (jde o cca 0,5 km dlouhou komunikaci vedoucí ze zastavěné části Malého Podolí na křižovatku se silnicí II/151). Jedním z deklarovaných cílů projektu bylo kromě zlepšení základní dopravní dostupnosti též propojení nadřazené silniční sítě komunikací II. třídy (silnice II/151) s komunikacemi III. třídy.

Na základě smlouvy o dílo se společností SWIETELSKY stavební s. r. o. zaplatil odpůrce za tento projekt včetně DPH částku cca 5 500 500,- Kč, z čehož na rekonstrukci místní komunikace v Malém Podolí připadalo dle smluvního položkového rozpočtu cca **2 200 000,- Kč** včetně DPH (ve skutečnosti to mohlo být v důsledku víceprací o něco více). Na základě smlouvy s Regionální radou regionu soudržnosti Jihozápad dostala obec Kunžak na 95 % celkové částky dotaci z prostředků Evropské unie.

Důkazy: relevantní část informací o projektu „Modernizace místních komunikací v Kunžaku“ z roku 2015 (příloha č. 47)
relevantní část smlouvy o dílo mezi odpůrcem a společností SWIETELSKY stavební ze dne 29. června 2015 (příloha č. 48)
smlouva o podmínkách poskytnutí dotace mezi odpůrcem a Regionální radou regionu soudržnosti Jihozápad ze dne 9. července 2015 (příloha č. 49)

Přes výše uvedené odpůrce ve změně č. 4 ÚP Kunžak vymezil koridor D1-Z4 tak, že tento koridor zahrnuje prakticky celou pasáž místní komunikace na Malém Podolí, která byla v roce 2015 zrekonstruována. Jinými slovy realizací koridoru D1-Z4 by odpůrcova investice ve výši minimálně 2,2 milionu Kč přišla zcela vniveč, neboť zrekonstruovaná místní komunikace by musela zcela ustoupit vybudování přeložky silnice II/151. K destrukci zemědělského půdního fondu, stavebních parcel, krajinného rázu, historického silničního mostu, biotopu zvláště chráněných živočichů a místních hydrologických poměrů by tak na veřejnoprávní konto koridoru D1-Z4 přibyla ještě destrukce nově zrekonstruované pozemní komunikace.

V této souvislosti je vhodné doplnit, že životnost komunikací (silnic) je předpokládána v délce 30 let, neboť po tuto dobu jsou investice do silnic daňově odpisovány – k tomu viz příloha 1 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, kde jsou silnice, místní a účelové komunikace zařazeny do odpisové skupiny 5, a § 30 odst. 1 téhož zákona, kde je pro odpisovou skupinu 5 stanovena doba odpisování 30 let.

Který řádný hospodář by investoval několik milionů Kč do projektu s životností v řádu desítek let, aby se o pár let později rozhodl pro jiný projekt, jehož realizací by se celá původní investice znehodnotila? Jaký rozumný člověk by takto postupoval při správě vlastního majetku? Je zřejmé, že žádný. Proto též současně platí, že zastupitelé, kteří hlasovali pro změnu č. 4 ÚP Kunžak, postupovali v rozporu s § 38 odst. 1 zákona o obcích (povinnost

využívat majetek obce účelně a hospodárně), a v rozporu s § 159 odst. 1 občanského zákoníku (povinnost jednat s péčí řádného hospodáře). To však zakládá primárně jejich odpovědnost politickou, resp. současně též odpovědnost soukromoprávní a veřejnoprávní (trestněprávní) v souvislosti s tomu odpovídající škodou, která však bohudík ještě nevznikla, neboť stavební realizace koridoru D1-Z4 doposud neproběhla.

Podobně jako u zásahu do veřejného zájmu na ochraně nezastavěného území, i v případě shora uvedených námitek navrhovatelů argumentuje odpůrce institutem veřejně prospěšné stavby – „*realizace následné komunikace ve vymezeném koridoru dopravy D1-Z4 je komunikací zařazenou do veřejně prospěšných staveb*“ (s. 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). I zde odpůrce evidentně vychází z premisy, že při vymezování veřejně prospěšných staveb se není třeba „omezovat“ zákonnými povinnostmi, které se jinak na pořizování územně plánovací dokumentace vztahují, jako by snad pouhé označení stavby za veřejně prospěšnou bylo hodnotou samo o sobě, poskytující jakýsi „generální pardon“ ze všech porušení zákona.

Tak tomu patrně mohlo být za dob socialistického plánování, není snad nutné příliš zdůrazňovat, že v právním státě tomu tak není. Navíc si odpůrce zjevně neuvědomuje, že místní komunikace 12c na Malém Podolí, kterou chce při realizaci koridoru D1-Z4 zlikvidovat, je také veřejně prospěšnou stavbou – k tomu viz § 2 odst. 1 písm. n) SZ, podle kterého je veřejně prospěšnou stavbou stavba pro veřejnou infrastrukturu, a § 2 odst. 1 písm. m) SZ, který mezi veřejnou infrastrukturu řadí též dopravní infrastrukturu, samozřejmě včetně stavby pozemních komunikací. Odpůrce tak *de facto* chce ve jménu jedné veřejně prospěšné stavby zničit jinou veřejně prospěšnou stavbu, kterou realizoval teprve v roce 2015.

I při odůvodňování zmaření investice ve výši minimálně 2,2 miliónu Kč se odpůrce zaštiťuje údajným zvýšením bezpečnosti a plynulosti silničního provozu při realizaci koridoru D1-Z4 – ovšem i zde odpůrce zůstává u pouhého tvrzení, aniž by jej jakkoliv relevantně doložil, ať již prostřednictvím dopravně-bezpečnostní studie či jinak. Navrhovatelé naopak na s. 24 až 33 tohoto podání podrobně vyargumentovali, že z důvodu vzniku dalších dvou úrovněových křižovek, ponechání dopravní závary na stávající komunikaci a výrazného převýšení plánované přeložky by i po realizaci koridoru D1-Z4 zůstal počet dopravních nehod v předmětné části obce Kunžak stejný, pouze by došlo k jejich odlišné distribuci; naproti tomu k reálnému poklesu dopravních nehod by došlo pouze v případě homogenizace stávající trasy (viz též přehledová tabulka dopravně-bezpečnostních rizik na s. 33 výše).

Jestliže tedy odpůrce argumentuje, že „*stavba, která má značným způsobem přispět k bezpečnosti dopravy, nemůže být vyloučena z realizace stavbou místního charakteru – rekonstrukcí místní komunikace*“ (s. 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak), pak ve své argumentaci presumuje efekt, který nejenže ničím nedoložil, ale který ani neodpovídá realitě. Stejně tak předmětná argumentace neodpovídá na otázku, proč odpůrce v roce 2015 investoval do rekonstrukce předmětné komunikace částku 2,2 miliónu, když již v tu dobu měl k dispozici územní studii z roku 2009, na jejímž základě posléze v roce 2018 zadal vymezení koridoru D1-Z4 způsobem, který tuto investici z podstatné části maří.

Dále odpůrce argumentuje, že o zmařenou investici nejde, neboť s realizací stavby v rámci koridoru D1-Z4 bude z důvodu povolenacích procesů započato až později a „*lze důvodně předpokládat, že vlastní realizace bude zahájena až po skončení stanovené doby udržitelnosti pro plnění účelu projektu*“ (s. 157 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak; zvýraznění doplněno). Jde o další doklad odpůrcova pokriveného vnímání řádného hospodaření s veřejnými prostředky, když odpůrce synonymizuje absenci povinnosti vrátit dotaci s hospodárným vynakládáním prostředků z veřejných rozpočtů.

33

Doba udržitelnosti však souvisí pouze s dotační stránkou celé investice, když se odpůrce ve výše již zmíněné smlouvě s Regionální radou regionu soudržnosti Jihozápad zavázal dodržet tzv. dobu udržitelnosti projektu v délce minimálně 5 let ode dne dokončení projektu (čl. VI. odst. 1 smlouvy), což v zásadě znamená, že komunikace na Malém Podolí musí zůstat nedotčena minimálně 5 let po její modernizaci. To však nic nemění na tom, že životnost pozemních komunikací je předpokládána v délce 30 let (viz výše), nikoliv pouhých 5 či 10 let, jak ve své argumentaci naznačuje odpůrce.

Důkazy: relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
smlouva o podmínkách poskytnutí dotace mezi odpůrcem a Regionální radou regionu soudržnosti Jihozápad ze dne 9. července 2015 (příloha č. 49)

Odpůrce tedy vypořádáním námitek navrhovatelů v tomto směru nejenže nevyvrátil závěr, že i v ohledu hospodárního vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů je vymezení koridoru D1-Z4 v rozporu se zákonem, ale naopak ještě potvrdil, že se v dané oblasti rozhoduje nikoliv na základě relevantních podkladů a dlouhodobější vize, nýbrž pouze na základě dojmů, vágních předpokladů, *ad hoc* přístupu a evidentně též přesvědčení, že z „dotačního“ krev neteče a že pokud dotační orgán své peníze nepožaduje zpět, tak je vlastně vše v pořádku. Odpůrce si zjevně ani doposud neuvědomuje, že tomu tak není.

Je přitom zjevné, že i ve vztahu k veřejnému zájmu na hospodárném vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů představuje koridor D1-Z4 zcela neproporcionální zásah, když ani varianta předchozího koridoru D1, ani obdobná varianta vedení dopravního koridoru přes tzv. Vospělův Mlýn do zmodernizované místní komunikace 12c na Malém Podolí nijak nezasahují, a umožňují tak plné využití předmětné investice po celou dobu její životnosti. Kromě toho jde v obou případech o variantu o minimálně 15 miliónů Kč levnější, než je varianta přeložky v rámci koridoru D1-Z4 (srov. s. 15, bod 7.4 územní studie), když navíc obě tyto varianty jsou – na rozdíl od koridoru D1-Z4 – skutečně způsobilé přispět ke snížení počtu nehod v předmětné lokalitě Kunžaku. Napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je tedy nutné pro rozpor se zákonem zrušit (§ 101d odst. 2 SŘS) i z důvodu absence proporcionality jejího zásahu do veřejného zájmu na hospodárném vynakládání veřejných prostředků.

Důkaz: územní studie na průtah silnice II-151 obcí Kunžak z ledna 2009 (příloha č. 17)

V.

Shrnutí argumentace navrhovatelů

Z argumentace uvedené v článcích I. až IV. výše vyplývá, že koridor D1-Z4 byl vymezen na základě nezpůsobilého územně plánovacího podkladu, nesprávné (a ničím nepodložené) úvahy odpůrce, že předmětný koridor vyřeší jím deklarovaný dopravně-bezpečnostní zájem, a na základě mnohých dalších vad v procesu pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak.

Výsledkem je koridor, který nijak nepřispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v dané lokalitě Kunžaku, a naproti tomu – ve zjevném rozporu se zásadou proporcionality – výrazně negativně zasahuje jak do vlastnických práv a legitimního očekávání navrhovatelů, tak do mnoha veřejných zájmů, jako je zájem na prevenci sucha a nedostatku vody, zájem na ochraně zvláště chráněných živočichů, na ochraně nemovitých kulturních památek, na ochraně nezastavěného území, na ochraně zemědělského půdního fondu a na ochraně krajinného rázu, jakož i zájem na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak a zájem na hospodárném vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů.

To vše za situace, kdy odpůrce za účelem vyřešení téhož dopravně-bezpečnostního zájmu již v roce 2008 vymezil v ÚP Kunžak koridor D1, který je (na rozdíl od koridoru D1-Z4) skutečně způsobilý zvýšit bezpečnost silničního provozu v předmětné lokalitě, a který byl navíc v rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) aprobován Nejvyšším správním soudem jakožto řešení splňující požadavky na dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, tedy jakožto nejšetnější způsob vedoucí ještě rozumně k zamýšlenému cíli.

Lze tedy konstatovat, že vymezení koridoru D1-Z4 proběhlo nejen z hlediska formálních (procesních) kritérií, ale též z hlediska kritérií materiálních v rozporu se zákonem, ať již jde o porušení ústavně zaručených práv (právo vlastnit majetek a právo na příznivé životní prostředí), porušení ustanovení zákonů chránících jednotlivé složky životního prostředí a v neposlední řadě též o opakovaná porušení zásady proporcionality ve vztahu k jednotlivých soukromým či veřejným zájmům.

V rámci výše uvedeného navrhovatelé na mnoha desítkách stran tohoto podání podrobně rozebrali a vyargumentovali **celkem 30 důvodů**, pro které je napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak nutno **zrušit**. Každý z nich je sám o sobě důvodem pro zrušení předmětného opatření obecné povahy, tím spíše pak všechny tyto důvody v jejich souhrnu. Navrhovatelé níže pro přehlednost uvádějí výčet těchto důvodů, a to se zřetelem na to, v jakém pořadí se jimi soud zabývá dle soudního řádu správního, resp. dle algoritmu přezkumu formulovaného v rozhodnutí 1 Ao 1/2005.

Pokud jde o první a druhý krok předmětného soudního algoritmu (posouzení pravomoci a působnosti odpůrce k vydání změny č. 4 ÚP Kunžak), navrhovatelé nenamítají, že by odpůrce v tomto ohledu překročil své kompetence. Nejdříve jsou tedy ve výčtu uvedeny důvody odpovídající vadám procesního postupu odpůrce při pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak (třetí krok algoritmu), a to v pořadí dle jednotlivých písmen § 76 odst. 1 SŘS. Navrhovatelé proto v tomto ohledu jako první uvádějí procesní vady spočívající v nepřezkoumatelnosti napadené části změny č. 4 ÚP Kunžak, ať již pro nesrozumitelnost odůvodnění či nedostatek důvodů (§ 76 odst. 1 písm. a) SŘS), následují procesní vady spočívající v pochybeních odpůrce při zjišťování skutkového stavu, resp. při utváření skutkových závěrů (§ 76 odst. 1 písm. b) SŘS) a poté jsou vyjmenována jednotlivá podstatná porušení ustanovení týkajících se vlastního procesu pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak (§ 76 odst. 1 písm. c) SŘS).

Teprve poté následují důvody spočívající v rozporu napadené části změny č. 4 ÚP Kunžak s hmotněprávními ustanoveními jednotlivých zákonů (čtvrtý krok algoritmu) a v jejím rozporu se zásadou proporcionality, resp. zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu (pátý krok algoritmu), jakkoliv jde o neméně závažné či mnohdy ještě závažnější důvody. V rámci jednotlivých kategorií odpovídajících příslušným krokům soudního algoritmu (resp. v případě třetího kroku též v rámci jednotlivých subkategorií dle písmen a), b) a c) § 76 odst. 1 SŘS) jsou pak příslušné důvody uváděny v pořadí, v jakém byly postupně prezentovány v textu tohoto podání.

Jedinou výjimkou je u pátého kroku algoritmu důvod spočívající v tom, že koridor D1-Z4 vůbec neumožňuje dosáhnout odpůrcem deklarovaný cíl. Ten je v rámci skupiny důvodů týkajících se zásady proporcionality uveden jako první, neboť způsobilost dosáhnout sledovaný cíl je tou nejzákladnější podmínkou proporcionality jakéhokoliv opatření obecné povahy, při jejímž nesplnění je zkoumání subtilnějších podmínek typu souladu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu v zásadě nadbytečné (jakkoliv navrhovatelé pro úplnost u každého soukromého a veřejného zájmu podrobně analyzovali i tento aspekt). U každého bodu výčtu níže je pak pro lepší orientaci v textu uvedeno, na které straně tohoto podání

navrhovatelé z uvedeného důvodu žádají zrušení napadené části změny č. 4 ÚP Kunžak. Pro přehlednost je předmětný výčet opatření nadpisy, číslování jednotlivých bodů v rámci celého výčtu je však průběžné, neboť jde o vzájemně související (byť *de iure* samostatné) důvody.

Navrhovatelé tedy shrnují, že napadenou část změny č. 4 ÚP Kunžak je nutno **zrušit** na základě následujících důvodů:

Důvody spočívající v nepřezkoumatelnosti (§ 76 odst. 1 písm. a) SŘS):

1. důvody pro vymezení koridoru D1-Z4 jsou nesrozumitelné a tudíž nepřezkoumatelné, když vnitřní rozpory v tomto ohledu obsahují jak jednotlivé části odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak mezi sebou (argumentující současně pro odstranění i ponechání téže dopravní závady), tak i výroková část změny č. 4 ÚP Kunžak (označující koridor D1-Z4 za přeložku silnice II/151) oproti jejímu odůvodnění, které koridor D1-Z4 někdy označují za homogenizaci, jindy za přeložku silnice II/151, případně za oboje současně (s. 27 výše);
2. nepřezkoumatelné jsou i důvody, pro které bylo upuštěno od požadavku posouzení změny č. 4 ÚP Kunžak z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA), neboť nepřezkoumatelné je v tomto ohledu pro naprostou absenci zhodnocení kritérií obsažených v příloze č. 8 ZPVŽP již stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje, na jehož základě odpůrce od procesu SEA upustil (s. 37 výše);
3. pro vnitřní rozpory je nesrozumitelná a tudíž nepřezkoumatelná též ta část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, v níž odpůrce v souvislosti s otázkou posouzení vlivů koridoru D1-Z4 na životní prostředí argumentuje současně jak pro závěr, že stavba přeložky v rámci předmětného koridoru je záměrem spadajícím mezi záměry uvedené v příloze č. 1 ZPVŽP (pokud jde o proces EIA), tak pro závěr, že tato stavba mezi záměry uvedené v příloze č. 1 nepatří (pokud jde o proces SEA), ač stále jde o jednu a tutéž přílohu zákona, která se vztahuje jak k procesu EIA, tak k procesu SEA (s. 42 výše);
4. pro nedostatek důvodů je nepřezkoumatelná též ta část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, v níž odpůrce (ne)reaguje na námítky navrhovatelů poukazující na ustanovení § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, z něhož vyplývá, že koridor D1-Z4 nelze vést přes biotop silně ohrožených druhů živočichů; odpůrce tuto pro věc zcela zásadní argumentaci (týkající se ochrany stávajících biotopů) zcela ignoruje a zabývá se pouze zcela odlišnou problematikou migrace živočichů mezi jednotlivými biotopy (s. 49 výše);
5. nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů je i ta část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, která se týká vypořádání námitek navrhovatelů ohledně zásahu koridoru D1-Z4 do veřejného zájmu na ochraně krajinného rázu, když odpůrce na zcela konkrétní argumentaci navrhovatelů poukazujících na neadekvátní narušení historického přírodního předělu Velkého a Malého Podolí, na zničení *genia loci* Malého Podolí a na rozpor s § 12 odst. 1 ZOPK vůbec nereagoval (s. 59 výše);

Důvody spočívající v pochybeních odpůrce při zjišťování skutkového stavu, resp. při utváření skutkových závěrů (§ 76 odst. 1 písm. b) SŘS):

6. skutkový stav, ze kterého odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 vycházel, je v rozporu se spisem, konkrétně s obsahem studie nazvané „Územní studie na průtahu silnice II/151 obcí Kunžak“ z roku 2009, neboť z této studie nijak nevyplývá, že v rámci koridoru D1 nemůže k vyřešení dopravní závady na silnici II/151 dojít, jak tvrdí odpůrce,

když předmětná studie *naopak* obsahuje řešení předmětné dopravní závady jak v rámci koridoru D1-Z4, tak i v rámci koridoru D1 (s. 13 výše);

7. skutkové závěry odpůrce ohledně dopravního významu komunikace II/151, jakož i ohledně vlivu koridoru D1-Z4 na snížení rizika dopravních nehod v předmětné lokalitě Kunžaku nemají jakoukoliv oporu ve spisovém materiálu, a jsou navíc v rozporu s objektivní realitou, když nejpodstatnější je skutečnost, že k reálnému snížení dopravní nehodovosti v dané lokalitě nemůže dojít v rámci odpůrcem naplánované přeložky (která by si mj. vyžádala vznik dalších dvou kolizních křižovatek), ale pouze v rámci homogenizace daného úseku silnice II/151 (s. 33 výše);
8. skutkový stav, ze kterého odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 vycházel, vyžaduje zásadní doplnění ve formě hydrogeologického průzkumu dané lokality, když nejen navrhovatelé, ale též OŽP MÚ Jindřichův Hradec upozorňovali na skutečnost, že realizace stavby přeložky silnice II/151 v rámci koridoru D1-Z4 by představovala značný zásah do stávajících odtokových a hydrologických poměrů v daném území (včetně ohrožení dvou studní), v důsledku čehož by došlo k ovlivnění vodních poměrů nejen v navrhovaném koridoru, ale i v jeho širokém okolí (s. 47 výše);
9. skutkový stav, na kterém odpůrce založil vymezení koridoru D1-Z4, vyžaduje zásadní doplnění též ve formě biologického průzkumu biotopu, přes který odpůrce vymezil koridor D1-Z4 a ve kterém se nacházejí silně ohrožené druhy, konkrétně ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a slepýš křehký (*Anguis fragilis*), na což ve svých námitkách upozorňovali navrhovatelé a v odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak to nezpochybňuje ani odpůrce (s. 49 výše);

Důvody spočívající v podstatném porušení ustanovení o řízení (§ 76 odst. 1 písm. c) SŘS):

Odpůrce se dopustil podstatného porušení ustanovení týkajících se procesu pořizování územně plánovací dokumentace, když:

10. koridor D1-Z4 ve změně č. 4 ÚP Kunžak odpůrce vymezil na základě územní studie na průtahu silnice II/151 obcí Kunžak z roku 2009, která není a nikdy nebyla způsobilým územně plánovacím podkladem ve smyslu § 25 a § 30 SZ (s. 16 výše);
11. v důsledku nezákonného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje odpůrce vůbec neposuzoval vliv změny č. 4 ÚP Kunžak na životní prostředí, ač nejenom z předchozího stanoviska Ministerstva životního prostředí, ale též přímo z předchozí SEA vyhodnocující totožné dopravní koridory v Kunžaku vyplývá, že koridor D1-Z4 může mít významný vliv na životní prostředí (s. 42 výše);
12. v procesu pořizování změny č. 4 ÚP Kunžak odpůrce zešla opomenul orgán památkové péče, ačkoliv jím vymezený koridor D1-Z4 přímo zasahuje do nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ (s. 52 výše);
13. odpůrce v rozporu s jednoznačným požadavkem § 55 odst. 4 SZ nijak neprokazoval potřebu vymezení nové zastavitelné plochy odpovídající koridoru D1-Z4, a namísto toho se věnoval uvádění zástupných důvodů, proč se dle jeho názoru § 55 odst. 4 SZ na koridor D1-Z4 nevztahuje (s. 55 výše);
14. odpůrce zcela rezignoval na splnění povinností vyplývajících z § 5 odst. 1 ZOZPF, tedy navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF nejvýhodnější, a namísto toho formou koridoru D1-Z4 zvolil řešení, které představuje o téměř 4 hektary zemědělské půdy větší zábor ZPF oproti původnímu řešení ve formě koridoru D1, když navíc odpůrce nikde nezdůvodňuje, v čem z hlediska ochrany ZPF spatřuje výhodnost takového řešení, a naopak se snaží význam zabraného ZPF bagatelizovat (s. 57 výše);

15. odpůrce v rozporu s § 12 odst. 1 ZOPK při vymezení koridoru D1-Z4 postupoval zcela bez posuzování harmonických vztahů v krajině (absence rušivých jevů), harmonického měřítka krajiny (soulad měřítka celku a měřítka jednotlivých prvků) a hlediska zachování kulturních dominant krajiny (výsledky lidské činnosti v krajině, typicky ve vztahu k historii, architektuře či urbanismu), a dokonce se těmito aspekty nezabýval ani na základě námitek navrhovatelů v tomto směru (s. 59 výše);

Důvody spočívající v rozporu s hmotněprávními ustanoveními (§ 101d odst. 2 SRŠ):

16. odpůrce vymezil koridor D1-Z4 přímo přes biotop silně ohrožených druhů, což je v přímém rozporu s § 50 odst. 1 až 4 ZOPK, podle kterého do přirozeného vývoje silně ohrožených druhů nelze zasahovat ani v případě, kdy by jinak byl tento zásah nezbytný např. v důsledku ochrany veřejného zdraví či veřejné bezpečnosti, což navíc v daném případě beztak není splněno (s. 48 výše);
17. odpůrce vymezil koridor D1-Z4 tak, že jeho východní začátek zasahuje do nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“ a vytváří podmínky pro její faktickou likvidaci, což je v rozporu s elementárním účelem samotného památkového zákona, kterým je podle § 1 odst. 1 tohoto zákona zejména ochrana kulturních památek jako nedílné součásti kulturního dědictví a vytváření podmínek pro jejich zachování, zpřístupňování a vhodné využívání (s. 52 výše);

Důvody spočívající v rozporu se zásadou proporcionality, resp. se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu (§ 101d odst. 2 SRŠ):

18. koridor D1-Z4 je ve zjevném rozporu se zásadou proporcionality v širším smyslu (tzv. kritérium vhodnosti), když tento koridor vůbec neumožňuje dosáhnout odpůrcem deklarovaný cíl, tedy řešení dopravní závady odpůrcem podrobně popisované na s. 116 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, kterou ve skutečnosti odpůrce plánuje na předmětné komunikaci ponechat v nezměněném stavu (s. 25 výše);

Koridor D1-Z4 nesplňuje podmínku dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu do vlastnických práv a legitimního očekávání navrhovatelů, neboť:

19. do vlastnických práv navrhovatelů zasahuje výrazně více než předchozí koridor D1, který odpůrce k řešení téže dopravní závady v ÚP Kunžak vymezil již v roce 2008, když navíc koridor D1 byl Nejvyšším správním soudem v rozhodnutí 6 Ao 3/2009 (D1) výslovně aprobován jakožto nejšetnější způsob řešení vedoucí ještě rozumně k předmětnému cíli (s. 11 výše);
20. odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 postupoval v rozporu se zákazem libovůle, když potřebu tohoto koridoru opakovaně odůvodňoval na základě zcela opačných postojů, než které zaujímal při vymezení předchozího koridoru D1 (s. 13 výše);
21. koridor D1-Z4 zasahuje do cca 40letého legitimního očekávání navrhovatelů (že dopravní závada na silnici II/151 bude řešena úpravou jejího stávajícího trasování bez výrazného zásahu do pozemků navrhovatelů) podstatně více, než předchozí koridor D1 (s. 18 výše);
22. odpůrce postupoval v rozporu se zákazem libovůle, když koridor D1-Z4 vymezil přesto, že se během více než 10 let ani nepokusil zesouladit zájem na ochraně tzv. Vospělova mlýna a ostatních soukromých i veřejných zájmů např. žádostí o zúžení památkové ochrany tohoto mlýna na památkově relevantní hodnoty, tj. historickou mlýnskou technologii jakožto soubor movitých věcí (s. 24 výše);

Odpůrce při vymezení koridoru D1-Z4 nedodržel zásadu subsidiarity a minimalizace ani ve vztahu k ochraně následujících veřejných zájmů:

23. ve vztahu k ochraně veřejného zájmu na prevenci sucha a nedostatku vody, když koridor D1-Z4 představuje daleko větší zásah do hydrologických poměrů dané lokality, než předchozí varianta koridoru D1 či předtím zvažovaná varianta dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn (s. 47 výše);
24. ve vztahu k ochraně veřejného zájmu na ochraně zvláště chráněných živočichů, když představuje faktickou likvidaci biotopu tří silně ohrožených druhů (ještěrky živorodé, ještěrky obecné a slepýše křehkého), zatímco jak varianta koridoru D1, tak i varianta koridoru přes tzv. Vospělův mlýn do žádného biotopu zvláště chráněných živočichů nezasahují (s. 50 výše);
25. ve vztahu k ochraně veřejného zájmu na ochraně nemovitých kulturních památek, když tento koridor představuje podklad pro faktickou likvidaci nemovité kulturní památky „Silniční most č. 151-002 se sochou sv. Jana Nepomuckého“, zatímco jak předchozí koridor D1, tak i předtím plánovaný koridor přes tzv. Vospělův mlýn byly vymezeny tak, že památkově chráněný silniční most plně respektují (s. 53 výše);
26. ve vztahu k ochraně veřejného zájmu na ochraně nezastavěného území, když jak koridor D1, tak koridor přes tzv. Vospělův mlýn představují pro nezastavěné území v dané lokalitě výrazně šetrnější varianty (s. 55 výše);
27. ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu, když představuje zábor téměř 4 hektarů zemědělské půdy navíc jak oproti původnímu řešení ve formě koridoru D1, tak oproti řešení formou koridoru přes tzv. Vospělův mlýn (s. 58 výše);
28. ve vztahu k ochraně veřejného zájmu na ochraně krajinného rázu, když realizace koridoru D1-Z4 by představovala silně negativní a nezvratný zásah do jedinečného krajinného rázu historicky nejstarší části Kunžaku, zatímco koridor D1 i koridor přes tzv. Vospělův mlýn krajinný ráz této lokality plně respektují (s. 60 výše);

Koridor D1-Z4 též neproporcionálně zasahuje do následujících veřejných zájmů:

29. do veřejného zájmu na zastavení úbytku obyvatel obce Kunžak, když vymezení koridoru D1-Z4 způsobilo celkový úbytek 10 stavebních parcel pro rodinné domy (z toho 9 parcel v atraktivní lokalitě Malé Podolí) a realizace přeložky v jeho rámci by pro stávající obyvatele Malého Podolí představovala podstatné zhoršení podmínek pro bydlení v důsledku hlučné tranzitní dopravy (s. 62 výše);
30. do veřejného zájmu na hospodárném vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, neboť realizace koridoru D1-Z4 by si vyžádala odstranění cca 0,5 km dlouhé místní komunikace na Malém Podolí, kterou odpůrce v roce 2015 nákladem cca 2,2 miliónu Kč rekonstruoval, a zároveň by byla minimálně o 15 miliónů Kč dražší, než realizace předchozího koridoru D1 či dopravního koridoru přes tzv. Vospělův mlýn (s. 65 výše).

VI.

Identifikace napadené části změny č. 4 ÚP Kunžak a závěrečný návrh

Změna č. 4 ÚP Kunžak se obsahově skládá z celkem 12 dílčích změn (viz s. 1 výrokové části a s. 1 až 2 odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak). Navrhovatelé tímto návrhem napadají pouze část změny č. 4 ÚP Kunžak označenou jako „dílčí změna Z4/7 – Vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 (Z4/7) na východním okraji Kunžaku“. Tato dílčí změna zahrnuje jednak vlastní vymezení dopravního koridoru D1-Z4, jednak s tímto vymezením nutně související změny, jako je zrušení předchozího dopravního koridoru D1 a zrušení či

redukce předchozích ploch, které byly nově zahrnuty do koridoru D1-Z4, případně které v důsledku vymezení tohoto koridoru pozbyly svého smyslu.

Jak vyplývá z textu odůvodnění a výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak, dílčí změna Z4/7 v sobě konkrétně zahrnuje následujících 10 změn:

- a) vymezení zastavitelné plochy Z4/7 pro dopravní koridor D1-Z4 (viz s. 32, 116 a 134 odůvodnění a s. 13 výrokové části);
- b) zrušení zastavitelné plochy č. 92 pro dopravní koridor D1 (viz s. 22, 116 a 138 odůvodnění a s. 10 výrokové části);
- c) zrušení rozvojové plochy bydlení č. 8 (viz s. 14, 112, 116, 118, 131 a 138 odůvodnění a s. 8 výrokové části);
- d) zmenšení rozvojové plochy bydlení č. 6 (viz s. 13, 112, 116, 118, 131 a 138 odůvodnění a s. 8 výrokové části);
- e) zrušení rozvojové plochy veřejných prostranství č. 148, což byla plocha pro obsluhu ploch bydlení č. 6 a č. 8 (viz s. 25, 116, 119 a 138 odůvodnění a s. 11 výrokové části);
- f) zrušení koridoru pro technickou infrastrukturu TE3, tj. koridoru pro nadzemní vedení vysokého napětí pro plochy bydlení č. 6 a č. 8 (viz s. 39, 91 a 118 odůvodnění a s. 15 a 45 výrokové části);
- g) zmenšení rozsahu koridoru technických opatření pro řešení extravilánových vod TX1, což je vsakovací příkop pro zachyt přívalových vod v lokalitě Malé Podolí (viz s. 38, 91, 116 a 122 odůvodnění);
- h) zmenšení rozsahu plochy eliminace účinků extravilánových vod E4, což je svažité plocha určená k provedení opatření na ochranu lokality Malé Podolí před přívalovými vodami (viz s. 38, 91 a 116 odůvodnění);
- i) zmenšení rozvojové plochy sportu č. 19, P2, tj. plochy pro sportovní areál v lokalitě Velké Podolí (viz s. 15, 33, 116 a 139 odůvodnění);
- j) zkrácení dopravního koridoru D5, což je dopravní koridor pro homogenizaci silnice II/151 navazující plynule na koridor D1-Z4, resp. předtím na koridor D1, směrem na Mosty a Valtínov (viz s. 31, 90 a 116 odůvodnění).

Výše uvedené součásti dílčí změny Z4/7 jsou samozřejmě též zachyceny v grafické výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak, tedy ve výkresu základního členění území, v hlavním výkresu a ve výkresu veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.

Důkazy: relevantní část výrokové části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 2)
relevantní část odůvodnění změny č. 4 ÚP Kunžak, včetně rozhodnutí o námitkách navrhovatelů (příloha č. 10)
relevantní část grafické části ÚP Kunžak ve znění před změnou č. 4 (příloha č. 46)
vymezení koridoru D1-Z4 v grafické části změny č. 4 ÚP Kunžak (příloha č. 3)

Pokud jde o promítnutí výše uvedených skutečností do formulace petitu, nejjednodušší variantou by bylo požadovat zrušení změny č. 4 ÚP Kunžak „v rozsahu dílčí změny Z4/7 – Vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 (Z4/7) na východním okraji Kunžaku“. Korektní interpretace tomu odpovídajícího výroku soudu by byla taková, že je rušena celá dílčí změna Z4/7, tedy kompletní soubor 10 vzájemně souvisejících změn uvedených výše pod písmeny a) až j). Jinak by totiž vznikla suboptimální situace, kdy koridor D1-Z4 by byl izolovaně zrušen, aniž by došlo k plné obnově předchozího stavu, zahrnujícího též dopravní

koridor D1 (resp. jemu odpovídající plochu č. 92) a další dílčí změnou Z4/7 zrušené či zredukované plochy.

I s ohledem na název dílčí změny Z4/7 („Vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 (Z4/7) na východním okraji Kunžaku“) však nelze vyloučit ani zužující interpretaci v tom smyslu, že výrok rušící tuto dílčí změnu má za následek pouze zrušení vlastního vymezení dopravního koridoru D1-Z4 (ve smyslu písmene a) výše), nikoliv též zrušení dalších souvisejících změn, jak byly popsány pod písmeny b) až j) výše. V případě obsahu územně plánovací dokumentace je přitom jakákoliv interpretační nejistota nežádoucí, neboť jde o opatření týkající se širokého okruhu osob, nikoliv pouze účastníků řízení. Cílem navrhovatelů je přitom postavit najisto, že se navrhovaným zněním výroku soudu vrací ÚP Kunžak do stavu, jako kdyby ve změně č. 4 ÚP Kunžak žádného vymezení koridoru D1-Z4 a žádných s tím souvisejících změn nebylo.

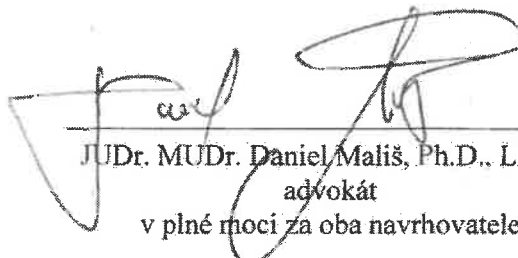
Navrhovatelé proto zvolili komplexnější formulaci petitu, která za účelem vyloučení pochybností doplňuje výše prezentovanou nejjednodušší variantu závěrečného návrhu o výčet změn, které jsou (v rámci zrušení celé dílčí změny Z4/7) rušeny současně s koridorem D1-Z4, jehož zrušení je zřejmé již z názvu předmětné dílčí změny. Tento upřesňující výčet (uvozený slovy „a to včetně změn spočívajících ve ...“) odpovídá písmenům b) až j) výše, je však pro účely petitu upraven a zestručněn, neboť ve výroku soudu není nutné popisovat jednotlivé plochy či koridory nad rámec jejich číselného, resp. alfanumerického označení, které je v ÚP Kunžak nezaměnitelné.

S ohledem na výše uvedené proto navrhovatelé zdejší soud žádají, aby vydal následující

rozsudek:

- I. Opatření obecné povahy – Změna č. 4 územního plánu Kunžak, vydané usnesením č. 19 zastupitelstva obce Kunžak ze dne 23. dubna 2020, **se zrušuje** dnem právní moci tohoto rozsudku v textové i grafické části v rozsahu dílčí změny Z4/7 – Vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu D1-Z4 (Z4/7) na východním okraji Kunžaku, a to včetně změn spočívajících ve zrušení ploch č. 8, 92 a 148, zrušení koridoru TE3, zmenšení ploch č. 6, 19, P2 a E4, zmenšení koridoru TX1 a zkrácení koridoru D5.
- II. Odpůrce je povinen nahradit navrhovatelům náklady řízení včetně náhrady za 21% DPH u odměny za zastupování advokátem a u paušálních částek podle § 13 odst. 4 a § 14 odst. 3 advokátního tarifu, a to do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

V Praze dne 28. dubna 2021


JUDr. MUDr. Daniel Mališ, Ph.D., LL.M.,
advokát
v plné moci za oba navrhovatele